

Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs SSK | Club Suisse des Ecluseurs CSE

4-2013  
CHF 8.20 | EUR 6.50  
www.ssk-cse.ch

# Schleusenschiffer

On a slow boat in China – Ein kurzer Besuch im Märchenland | 4

Es gibt noch neue Kanäle – zwischen Erica und Ter Apel | 14

Unfall im Plan Incliné von Arzviller – wie konnte das passieren? | 22





Wim van der Valk  
CONTINENTAL YACHTS

- 100% exclusive tailor made design
- 4 series of yachts in several versions
- excellent handling and comfort
- wheelhouse / flybridge / convertible

- steel / aluminum
- 15 -27m
- full displacement / planing
- round bilged / hard chine

- conventional drive / IPS drive (Volvo Penta)
- IPS drive: 50% less noise /35% less fuel
- speeds upto 35 knots

Continental I

Continental II

Continental Trawler

# Excellence & Performance

Wim van der Valk Yachten - Schweiz

A: Schachenallee 29  
CH-5000 Aarau, Switzerland

T: +41 (0) 62 834 6058  
F: +41 (0) 62 834 6059

E: [Uantener@wimvandervalk.ch](mailto:Uantener@wimvandervalk.ch)  
I: [www.wvdv.ch](http://www.wvdv.ch)



**RB Yachting**  
Güterstrasse 74  
CH - 4133 Pratteln  
Tel. +41(0)61 821 60 10  
Fax: +41 (0) 61 821 60 13  
[www.rbyachting.com](http://www.rbyachting.com) | [info@rbyachting.com](mailto:info@rbyachting.com)

## RB-Yachting aktuell

# Wir bringen neue Farbe an Ihr Boot

Unsere neue einzigartige Spritzkabine – 16 x 6 x 6 Meter – ermöglicht Lackierungen von höchster Qualität



## Kommen Sie zu uns und lassen Sie sich überzeugen.

Winterlager | Kran 48 t | Hafенplätze | Internationale Transporte  
Verkauf Neuboote und Occasionen | Schiffservice- und Reparaturen aller Art

## Offizielle Vertretungen:

Aifo Iveco | Volvo Penta | Suzuki | VW | Marex | Vetus Deutz | Joda | Fairline | Smelne | Kabola Zentralheizungen

## Wer hätte das gedacht?



Nachdem sich der Frühling 2013 von seiner unfreundlichsten Seite gezeigt hat, hat uns der Sommer hier dann doch noch viel Sonne geschenkt. Auf der China-Reise von Peter Wittich hat es aber in Strömen geregnet – dies ist auch auf seinen Fotos unschwer zu erkennen. Er hätte sich deswegen privilegiert fühlen

müssen... warum, erfahrt Ihr in seinem Reisebericht.

Nicht umsonst nennt sich unser Klub SSK-CSE. Schliesslich liegt die grösste zusammenhängende, befahrbare Wasserfläche der Schweiz, bestehend aus den drei wunderschönen Juraseen Neuenburger-, Bieler- und Murtensee, in der Westschweiz. Ursprünglich waren auch die Mitglieder der Romandie mit einer eigenen Regio-Gruppe vertreten. Leider hat sich diese vor einiger Zeit aufgelöst. Ich freue mich daher ganz besonders über den Beitrag in französischer Sprache, von François Du Pasquier.

Die Mitglieder der Regio Bern liessen sich vom Röstigraben nicht abhalten und haben einen Ausflug nach Le Locle gemacht, wo sie die unterirdischen Mühlen des Col-des-Roches besuchten und sich vom Wasserfall des Doubs bezaubern liessen. Auch die Schleusenschiffer der Regio Dreyländeregg waren wie immer sehr aktiv. Sie können uns von der Stadt des Löwen und von der Petite Saône berichten.

Jetzt, da die Saison vorbei ist und die meisten von uns wieder zu Hause oder im Winterquartier sind, ist die Zeit gekommen, zum Klönschnack und das Erlebte mit andern zu teilen – und vielleicht sogar einen Beitrag für den Schleusenschiffer zu schreiben. Ich freue mich auf Eure Reiseberichte und viele tolle Bilder. Redaktionsschluss für das nächste Heft ist der 31. Dezember 2013.

Schwirblige Grüsse aus der Westschweiz

Monika Martiny **Redaktion**

### Impressum

Offizielles Organ des Schweizerischen Schleusenschiffer Klubs, Club Suisse des Ecluseurs. Die viermal jährlich erscheinende Zeitschrift für alle Freunde der Kanal- und Flussschiffahrt **Herausgeber** Schweizerischer Schleusenschiffer Klub, Club Suisse des Ecluseurs, **Redaktion** Monika Martiny, monika.martiny@ssk-cse.ch **Layoutkonzept** Roman Brändle, St.Gallen **Druckvorstufe** prepress@ssk-cse.ch **Inserate** Norbert Marquart, norbert.marquart@ssk-cse.ch **Abonnement, Mitgliedschaft** Andrej Jäger, kassier@ssk-cse.ch **Sekretariat, Internet** Roland Häne, Bahnhofstrasse 13, CH-9402 Mörschwil, T 071 278 45 24, roland.haene@ssk-cse.ch, Skype: ssk-cse **Druck** Appenzeller Medienhaus AG, Kasernenstrasse 64, CH-9101 Herisau, T 071 354 64 64, appenzellerdruckerei@appon.ch

### Reiseberichte

- 4 Ein kurzer Besuch im Märchenland

### Rapport / Reportagen

- 10 Voyage d'Oranienburg vers  
Eisenhüttenstadt à travers Berlin
- 14 Erica – Ter Apel
- 18 Die Suche nach dem richtigen Schiff
- 22 Wie konnte das passieren?

### Rubriken

- 26 Aus den Regionen: Erlebnisberichte
- 33 Kurzmeldungen: Neumitglieder
- 34 Programmhinweise
- 36 Weiterbildungskurse
- 39 Adressen, Infos,  
Le dernier mot de l'écluseur

### Titelbild

Die Steinbrücke im Shangri-la Park bei Yangshuo. Aufgenommen von Peter Wittich. Mehr Bilder von seiner China-Reise im Bericht ab Seite 4.





Guilin, Wohnboote auf dem River Li

# On a slow boat in China

Guilin am River Li liegt im Südwesten Chinas, zwei Flugstunden von Shanghai. Es ist eine der grossen Touristenattraktionen, denn jährlich pilgern 13 Millionen Touristen aus aller Welt dorthin um die 80 Kilometer lange Flussfahrt nach Yangshuo zu erleben.

**Text und Bilder** Peter Wittich

» Nur eben, es regnet sehr häufig und die Regenwolken klammern sich an den Zacken fest. «Babyface weather» erklärt uns der Taxichauffeur auf der Fahrt im Regen vom Flugplatz ins Hotel mit dem klingenden Namen Zum goldenen Drachenball. «Mal Strahlen, mal Weinen und ab und zu einfach so».

Obwohl es nur einen Typ Boot und eine Reiseroute gibt, ist das Angebot für die Flussfahrt riesengross. Da nicht gerade Hochsaison ist, purzelt der Preis. Am Flussufer in der Stadt liegen hölzerne Boote mit rundem Dach, so wie sie in Ostasien auf den Flüssen anzutreffen sind. Wohnboote, die auch Waren transportieren. Angetrieben werden sie von Automotoren, mit Rudern oder Stangen wenn die Fahrt flussab geht. Man

hat Zeit. «Bis Yangshuo?» frage ich einen Bootsführer. Mit Händen und Fingern, da wir keine gemeinsame Sprache finden, versuche ich ohne Erfolg ins Geschäft zu kommen. Es war ja nur eine exotische Idee, denn schon der Taxifahrer hat mir ganz eindeutig klar gemacht, dass ich vielleicht dazu nicht mehr jung genug sei. Also bleiben wir bei seinem offiziellen Angebot.

Um acht Uhr am nächsten Morgen holt uns der Reisebus beim goldenen Drachenball ab. Nach einer Rundreise zu verschiedenen Hotels werden wir am Terminal ausgeladen. Die drängende Masse wird sortiert und auf die zugewiesenen Boote verteilt. Wir ergattern einen Fensterplatz, da Regen erwartet wird. Nur, viel hat es nicht genützt, denn Fotos konnten durch die Regen-

tropfen nur schlecht geschossen werden. «Ihr seid privilegiert, denn mit diesem Wetter bewegt Ihr Euch in den Pinselgemälden der Chinesischen Meister. Wären diese Bilder ebenso stimmungsvoll bei Sonnenschein? Nein, nie, also, be happy und genießt es.»

Und los geht die Fahrt. Achtung, achtung, alle aufs Topdeck, denn Highlight Nummer eins kommt in genau einer Minute. Mit allem was es gibt werden nun tausende von Bildern geknipst. Mit dem Handy, der Minikamera, den Digitalkameras mit riesengrossen Linsen und sogar den Tablets. Man drängt sich ans Geländer, Schirme zur Seite schiebend. Trotzdem sind alle in bester Laune. Auf jedem Bild müssen die Liebsten mit darauf sein, wie sie vor dem Hintergrund zur Kamera lächeln. Ich habe nie zuvor so viele Telelinsen gesehen. Dann sind sie alle weg im trockenen Hauptdeck. Nur die unentwegtesten bleiben im Regen. Resi aus Österreich, Dany von den USA und eben meine Wenigkeit. Die Kamera klemmt, alles nass, der letzte trockene Zipfel des T-Shirts muss hinhalten. Na also, geht ja wieder. Und dann, als wir bereits durchnässt waren, verteilt der Reiseleiter Plastikmäntel. Pausenlos zieht die Märchenwelt an uns vorbei. Nur das Surren des Motors, das stete Tropfen des Regens auf dem Schirm und das Stimmengewirr der Küchenmannschaft, die im Heck das Mittagessen zubereitet, begleitet uns.

Trotz Wetter und den Nebenerscheinungen des Massentourismus ist dies ein Zehn-Sterne-Erlebnis, das uns in alle Ewigkeit begleiten wird. Der River Li windet sich zwischen den bizarren Bergen zu Tal. Jede Flusskrümmung öffnet ein neues Bild, und bald einmal veröhnt man sich mit den Wolken die in Schwaden zwischen den Zacken dahin ziehen und ein faszinierendes Versteckspiel mit der Landschaft bieten. Höhlen, bizarre, verknorpelte Bäume auf schmalen Terrassen. «Gibt es hier Bergsteiger?» «Nein, die Felsen bröckeln.»

Wie versprochen sind wir in der Welt der Pinselmalerei angekommen, die wir vor Tagen im trockenen Museum in Shanghai bewundert haben. Die naturgetreue Darstellung der Landschaft ist unwichtig, es zählt die Stimmung und die Atmosphäre die Empfindungen weckt. Die Bedingungen hätten nicht besser sein können. Eine Art Strandleben mit Hütten unter regentriefenden Bayanbäumen verspricht das Dorf am Fusse der Ziegenhornberge. Die Ziege ist das achte Tierkreiszeichen im Chinesischen Kalender, zu dessen Persönlichkeitsmerkmalen neben Intelligenz und Ausgeglichenheit auch Kreativität gehört. Und eben das suchen in diesem romantischen Dorf Künstler, die sich in der Landschaftsmalerei weiterbilden wollen. Trotz Regen treiben auf dem Fluss mit Paddel betriebene Bambusflosse, die unter farbigen Regenschirmen Passagiere geräuschlos in der Strömung flussab führen. Hatte ich nicht gestern solche Ideen?

Das Mittagessen wird am Büffet im Hauptdeck serviert. Schlange stehen ist in China genau so unbeliebt wie bei uns. Die Handvoll Touristen aus dem Ausland mischt sich unter die Horden, behandelt wie Einheimische. Aber das Essen ist schmackhaft. Mittendrin kommt der Ruf aufs Deck für Highlight Nummer sieben. Essen war im Moment wichtiger, es gibt ja noch mehr solche Highlights und vielleicht regnet es dann etwas weniger. Nur leider sind das die einzigen sichtba-



Flussfahrt auf dem Huangpu Fluss zum Jangtsekiang. Der Leuchtturm markiert die Fahrbahn an der Mündung in den Jangtsekiang.



Echte moderne Schleuse in Guilin, die von einem Nebenfluss in den Fluss Li führt. Sie ist leider nicht in Betrieb, war vielleicht schon lange nicht mehr.



Die Ziegenhörner



Bambusflosse treiben unentwegt flussab und flussauf



Ein Foto mit der 20 Yuan Note, vor dem Original



Die wohl bestbekannte Gruppe



Ende der Traumreise am Dock in Yangshuo



Reisfelder

ren Wasserbüffel, die vom Ufer zu einer schmalen Insel schwimmen. Ab und zu begegnen wir bewohnten Dschunken durch deren Dächer Rauchwolken dringen. Sie transportieren auf herkömmliche Art Güter zwischen den Siedlungen, die nur über den Fluss erreichbar sind. Dann dienen sie dem Fischfang oder sind ganz einfach Wohnboote.

Flussauf begegnen uns leere Boote die für Fahrten von morgen zum Startplatz zurück gefahren werden. Ohne Touristen... wieso? Am River Li findet man noch den Fischfang mit Kormoranen. Der Hals der Vögel wird zugeschnürt, damit der Fang nicht geschluckt, sondern zurück beim Fischer ausgespuckt wird. Wenn nicht im Einsatz, sind die Tiere an kurzen Strippen auf einem schwimmenden Baumstamm festgebunden. Es soll in ganz China noch sechs Männer geben, die diese ungewöhnliche Art des Fischfangs verstehen, und das meistens nur für Touristen.

Der Traum endet nach fünf Stunden am Kai in Yangshuo. In Gruppen verlassen wir die Boote und zwingen uns über breite, ausgetretene Steintreppen zurück in die Wirklichkeit. Diese ist die Hauptstrasse, beidseits gesäumt mit Kaufläden und Buden.

«In einer Stunde beim Burger King», ordnet der Führer an. «In Stosszeiten werdet ihr der Strasse entlang geschoben!» Alles voll Leute, alle nur in eine Richtung gehend, denn einen Weg zurück gibt es nicht, da Flussfahrten nur mit der Strömung sind. Alle sind sie da, McDonalds, Pizza Hut, Starbucks, Wiener Kaffee und eben Burger King.

Unentwegt übernachten hier um eine Megashow auf dem Wasser zu sehen. Man versucht auch uns dazu zu überreden. Später, im Bus auf der Tour durch die Umgebung erfahren wir, dass wegen Hochwasser keine Show stattfindet, dass sie aber in Shanghai genau so, wenn nicht noch viel besser sei.



Dargestellt auf der Yuan Note



Die ersten Schritte in der Gegenwart, die Geschäftsstrasse von Yangshuo



Eine typische Seitenstrasse



Typisches ländliches Gebäude.



Ein Mao Propagandaspruch aus früheren Zeiten. Die Ziegel werden von den Bewohnern selber aus Lehm geformt.

Die Busreise in der Umgebung von Yangshuo rundet den Märchentag ab. Reisfelder in denen sich immer wieder die bizarren Berge spiegeln, ärmste Siedlungen, an deren Wänden noch Überreste von Mao Propagandasprüchen zu sehen sind, während die Insassen auf hartgestampften Erdböden ein karges Dasein fristen. Es gibt kein Darlehen um Häuser zu bauen. Man fängt mit dem Untergeschoss an und hängt dann im Obergeschoss Raum um Raum an, wenn immer das die Mittel erlauben. Der Umfang des Lebensraumes ist für die Nachkommen sehr wichtig, denn eine Braut schaut sich das Haus des Bräutigams an und willigt erst in die Heirat ein, wenn sie Unterkunft und Lebensstil der künftigen Schwiegereltern akzeptieren kann. Denn dort werden, nach alter Tradition, die jungen Leute wohnen.

### Schiffiges China

Kanäle mit Schleusen gibt es in China seit dem Anfang des letzten Jahrtausends. Als die Hauptstadt vom südlichen Nanjing nach Peking verlegt wurde, renovierte man 1411–1415 den langen Wasserweg, den Grand Canal (Kaiserkanal) um die neue Hauptstadt mit Lebensmittel und Güter zu versorgen. So entstand die Verbindung zwischen dem Gelben Fluss (Huang He) und dem Jangtsekiang (Chang Jing). Der Wasserweg besteht nicht mehr in seiner gesamten Länge. Es gibt jedoch in der Gegend von Shanghai einige sogenannte Kanalorte, in denen die alten Brücken und Kanalabschnitte erhalten sind und als willkommene und gern besuchte Tourist-Attraktionen gepflegt werden. Neuere Forschungen bestätigen, dass Flotten von Chinesischen Dschunken 1421 vom Reich der Mitte ausgesandt wurden, die Welt zu erforschen. Ein Ziel war die Ermittlung des Südpols und das Einmessen des südlichen Po-

larsterns. Sie folgten dem hellen Stern Canopus, stellten aber fest, dass der nicht genau im Süden steht. Dafür lernten sie, dass die Verlängerung des langen Balkens des Kreuz des Südens, ziemlich genau zum Südpol weist.

Damals fehlten die Mittel, die geographische Länge einer Position fern vom Land zu bestimmen. Man kannte nur die Richtung und die Distanz über Wasser. Unter Berücksichtigung der Meeresströmungen, dem saisonalem Wind und den Wetterbedingungen, wurden die alten Karten entzerrt. Dabei kam man, unterstützt von Funden und DNA-Spuren an den Küsten zur Erkenntnis, dass die Chinesischen Dschunken die Passage vom Atlantik zum Pazifik lange vor Magellan durchfahren hatten. Wenig blieb von der Expedition übrig. Während die Flotte globale Forschung betrieb, führten interne politische Entwicklungen zur kompletten Isolation Chinas. Nach der Heimkehr des Restes der Flotte 1423 wurden auf Geheiß des Kaisers alle Akten und gesammelten Daten zerstört.

Diese neuesten Forschungen sind im Buch 1421: Als China die Welt entdeckte von Gavin Menzies dokumentiert. Dazu gibt es allerdings Stimmen, die belegen wollen, dass dies mehr eine Abenteuergeschichte als Wissenschaft sei. Jedenfalls ein Buch das man durchaus lesen kann. ◀

*Forschungen bestätigen, dass Flotten von Chinesischen Dschunken 1421 vom Reich der Mitte ausgesandt wurden, die Welt zu erforschen.*



Peter Wittich mit Deng Xiaoping



Kormoranfischer auf Bambusfloss



Sie werden wohl noch lange fahren



Les rives de l'Oder sous l'eau

## Sur l'Oder en crue

Cette année (2013), nous avons prévu de visiter une partie de la Pologne. Notre voyage d'Oranienburg vers Eisenhüttenstadt à travers Berlin fut sans histoire. Les circonstances nous ont ensuite empêchés de tout faire selon notre programme.

**Texte et photos** *François Du Pasquier*

### **Dimanche 30 juin**

Comme l'Oder est toujours en crue, les deux dernières écluses du Spree-Oder-Kanal ne sont en principe accessibles que pour les bateaux «Sport». C'est le monde à l'envers, d'habitude ce sont les péniches et autres professionnels qui ont la priorité. Nous arrivons au MYC de Eisenhüttenstadt, dernier port avant l'écluse fluviale; il est désert.

### **Lundi 1<sup>er</sup> juillet**

L'équipage fait le plein du bateau. Tout est à proximité, nourriture, gaz, diesel, Internet.

### **Mardi 2 juillet**

Déplacement en train (un arrêt) pour Neuzelle, où nous découvrons un curieux mélange de vieux (l'église catholique, rarissime reste en pays réformé) et de restauré (le cloître de l'ex-couvent), sans comp-



Le ponton d'amarrage flotte. Mais l'accès est sous l'eau

ter d'autres attractions (le jardin du prieuré, la brasserie etc). En fin d'après-midi, nous passons l'écluse d'Eisenhüttenstadt malgré la crue. Cette écluse est surtout remarquable par son entretien aléatoire; certains bollards flottants ne flottent pas ou sont inexistant. De l'autre côté, dans le port, la crue ne se remarque pas, mais un petit tour sur le fleuve nous fait savoir que le courant est d'environ 6 km/h. Soirée sur la terrasse du bistrot en face de l'amarrage.

### Mercredi 3 juillet

Indépendamment du niveau de l'Oder, se pose la question du courant. Notre vitesse de croisière libre est de 10–11 km/h. Naviguer contre nous amène normalement à une vitesse sur le fond de 11–6 = 5 km/h. Naviguer avec le courant nous donne 11+6 = 17 km/h. Bien

qu'ayant espéré remonter le fleuve jusqu'à Wrocław, nous décidons d'entamer immédiatement la descente vers Frankfurt/Oder. Là nous trouvons les accès aux pontons flottants sous l'eau (photo), ce qui nécessite d'enjamber la barrière pour atteindre le quai. Les trois églises en fonction sont fermées. Charmante ville quand même, mais curieux banquiers. Répondant à notre demande de changer des € en Złoty, une grande banque de la place nous recommande d'aller faire notre change de l'autre côté du fleuve chez les Polonais...

### Jeudi 4 juillet

Le niveau du fleuve est toujours aux environs du niveau de crue, et il n'y a pas de changement prévu pour quelques temps. Nous partons toutefois et voyons devant nous un voilier allemand, «Bleu-Blau», navi-

gant mât baissé. La vue d'autres bateaux est en fait plutôt rare dans ces conditions de crue. Nous nous faisons appréhender quelques centaines de mètres plus loin par la police allemande. Leur contrôle se limite à un test (réussi) de radio, les bateaux de plaisance non-équipés étant interdits sur le fleuve en crue. Nous profitons de l'occasion pour nous renseigner sur le système de balisage du fleuve, car nous n'avons pas vu grand chose jusqu'alors. Première réponse : «Lisez donc le règlement pour l'Oder, vous devriez l'avoir à bord.» La deuxième réponse suit immédiatement : «De toute façon, tout est sous l'eau, c'est pire que l'Elbe!» La navigation est en effet actuellement difficile en l'absence de points de repères précis. L'écho-sondeur a une place importante pour palier aux manques de balisage. Nous continuons notre route en direction de Kostryń, également passablement inondée. La ville est agréable, bien achalandée et pas chère.

### Vendredi 5 juillet

Suite de la descente de l'Oder. Nous passons devant un bac à l'aspect inhabituel. En fin de journée, nous avisons un «quai» à Ognica sur la rive polonaise: peu de franc bord (crue), mais bollards pour l'amarrage. Quelques indigènes se baignent, avec des problèmes à cause du fort courant.

### Samedi 6 juillet

00:45, des bruits étranges réveillent l'équipage. Le temps de se réveiller vraiment, de réaliser ce qui se passe, et nous voilà à la dérive par nuit noire au milieu de l'Oder en crue. Moteur, éclairage, instruments. A la lumière du projecteur, nous voyons que les amarres ont été coupées. Nous finissons par nous ancrer en face du «lieu du crime» pour le reste de la nuit. Inutile de dire que l'équipage est inquiet. L'ancre tiendra-t-elle avec 6 km/h de courant et par 4 m de fond plein d'algues? Est-ce que le bateau a subi des dégâts? Nous constaterons ultérieurement que les amarres de nos jerricans ont également été tranchées, et que ceux-ci ont disparu avec 45 litres de mazout. Heureusement, pas d'autres dégâts.



L'indication 623 se trouve probablement au sommet de la digue.



Curieux bac.

L'aube est proche dans cette région, avec en plus l'heure d'été. Vers 04:00, il fait assez clair pour poursuivre notre route. Nous repassons d'abord sur les lieux du sinistre: toutes les traces du «crime» ont disparu. Peu à peu, le courant diminue, et nous finissons dans les chéneaux du port de Szczecin à chercher un amarrage. Après quelques insuccès, nous finissons à la Marina Goclaw, havre de paix et de sécurité, où nous retrouvons «Bleu-Blau» en train de mâter. Cette marina est bien tranquille et située au terminus d'une ligne de tram menant directement en ville. Un petit supermarché se trouve en face, et la tour Bismarck sur la colline crève les yeux. N'espérez toutefois pas découvrir là-haut un quelconque panorama: les arbres ont poussé, et la porte métallique est soudée.

### Dimanche 7 juillet

Une tentative de conversation avec la police de Szczecin concernant l'incident de la veille se termine par une réponse négative, à la grande déception du garde-port qui faisait la traduction: «allez voir à Ognica», quand bien même il n'y a pas de poste de police. La visite de l'équipage de Bleu-Blau à l'heure du café nous fait passer un moment agréable. Le skipper, bon connaisseur des lieux et visiteur fréquent des ports du Bas-Oder, nous parle de ses propres expériences. Il ressort de nos discussions que:

- Il vaut mieux ne pas avoir en Pologne un bateau immatriculé à l'étranger (ou une voiture).
- Il ne faut pas le laisser sans surveillance en Pologne, par exemple hors d'une marina.
- Il ne faut rien espérer de la police polonaise.
- La remise en état du balisage du fleuve-frontière va durer longtemps.

Puis nous sommes repartis vers le Nord pour rejoindre les eaux allemandes de la Baltique...



François Du Pasquier

# Wir haben etwas gegen feuchte Wände.



**Dank MTSys:**  
Solche Schadensbilder sind Vergangenheit. Mit Garantie. Tipp: Anfragen statt zuwarten. Wir freuen uns auf Ihren Anruf.



## **MTS, die geniale Lösung zur dauerhaften Mauertrockenlegung seit 1982**

- ✓ Kostengünstige Mauertrockenlegung
- ✓ Beseitigt und verhindert Modergeruch, Schimmel, Pilze
- ✓ Bessere und gesunde Wohnqualität
- ✓ Einsparung von Heiz- und Renovationskosten
- ✓ Werterhaltung der Liegenschaft
- ✓ Ein System für ein ganzes Gebäude
- ✓ **Herstellung und persönliche Beratung aus einer Hand, für die ganze Schweiz.**

## **Swiss Schweizer Produkt**

MTSys GmbH, Casa Gabriel, Postfach 106, 7017 Flims  
Telefon 081 911 12 88, E-Mail: [info@mtsys.ch](mailto:info@mtsys.ch)



**MTSys**  
trockene Mauern  
gesundes Wohnklima  
[www.mtsys.ch](http://www.mtsys.ch)

[fishwish.com](http://fishwish.com)

# ATELIER FLUVIAL

dépannages toutes distances | transformation | mécanique |  
chaudronnerie | électricité | menuiserie

## slipway & cale sèche

S.a.r.l. Atelier Fluvial - 17, Quai du Canal de Bourgogne - 21170 Saint-Usage  
Tél. 03 80 270 300 | Fax: 03 80 270 301  
e-mail: [contact@atelier-fluvial.com](mailto:contact@atelier-fluvial.com) | [www.atelier-fluvial.com](http://www.atelier-fluvial.com)

# Es gibt noch neue Kanäle!



Wer bisher vom Osten der Niederlande, also der Provinz Drenthe, nach Deutschland Richtung Berlin fahren wollte, musste entweder ganz in den Norden hinauf nach Groningen, um dann durch den Stadskanaal, den Musselkanaal, den Ter Apelkanaal und schliesslich den Haren-Rütenbrock-Kanal auf den Dortmund-Ems-Kanal zu gelangen. Oder man fuhr noch weiter nördlich, nach Delfzijl und dann über den Dollart in das Gezeitenwasser der Ems.

Seit diesem Jahr gibt es eine direkte Verbindung von Meppel nach Haren am Dortmund-Ems-Kanal. Bis dahin endeten nämlich die Hoo-geveense Vaart bei Erica und der Ter Apelkanaal bei Ter Apel. Dazwischen lag eine 3,5 Kilometer lange Lücke, welche wegen eines kleinen Hügelzuges, dem Hunds Rücken, nie geschlossen wurde. Pläne für einen Durchstich gab es schon lange, aber

erst vor einigen Jahren wurde das Vorhaben in Angriff genommen und der Erica – Ter Apelkanaal gegraben. Soweit möglich wurden die alten Gräben benutzt, welche man seinerzeit für den Abtransport des in diesem Moorgebiet gestochenen Torfs angelegt hatte. Weil diese Gräben seinerzeit rechtwinklig angelegt worden waren, sind auch einige Biegungen des neuen Wasserwegs

rechtwinklig – für grössere Schiffe eine nette Herausforderung. Diese rechten Winkel sowie die Höhe der festen Brücken bestimmen die maximal zulässigen Dimensionen für die Schifffahrt: Länge 27 Meter, Breite 4,80 Meter, Höhe 3,50 Meter, Tiefgang im Sommer 1,50 Meter. Ferner mussten zwei Schleusen gebaut sowie Brücken und Anlegestellen erstellt werden.



Einfahrt in den neu gegrabenen Kanal



Die maximal zulässigen Dimensionen



Die neue «Sparschleuse»



Das Schleusen-Personal ist noch in der Lernphase



In der Sparschleuse



Der Kanal ist sozusagen noch jungfräulich

Die offizielle Eröffnung des Kanals war auf den 8. Juni 2013 angesetzt und er sollte feierlich auf den Namen «König Willem Alexander Kanal» getauft werden. Wir lagen gegen Ende Juni in Meppel und hörten gerüchteweise, der Kanal könne inoffiziell bereits ab 28. Juni befahren werden. Die Versuchung, als eines der ersten grossen Schiffe den Kanal befahren zu können, war zu verführerisch, als dass wir ihr hätten widerstehen können. Und so bogen wir denn am 29. Mai unter einer neuen Brücke in den neuen Kanal ein und – welche Erleichterung! – die Lichter der «Sparschleuse» standen auf grün. Der Fahrt auf dem beinahe noch jungfräulichen Kanal stand nichts mehr im Wege.

Über den Hundsrücken fährt man dem Naturpark Bargerveen entlang und dann durch die Hochmoore Berkenrode und Oosterbos. Hier wurde nie Torf gestochen, so dass man wirklich die ursprüngliche Moorlandschaft erleben kann. Etwas weiter verläuft die Route durch den Veenpark, wo man einige idyllische Liegeplätze (mit Landstrom) findet. Ein sehenswertes Freilichtmuseum führt zurück in die Zeit des Torfstechens.

Mit dem neuen Kanal zwischen Erica und Ter Apel ist nicht nur eine direkte Verbindung von Drenthe zum Dortmund-Ems-Kanal geschaffen worden, sondern man kann eine so genannte Drenther



Soeben fertig gestelltes Teilstück



Die neue Doppelschleuse



Liebevoll restaurierte Hebebrücke im alten Kanalteil



Im Unterwasser der neuen Doppelschleuse



Die Brücke des Moormuseum-Bähnchens



Letzte Bauarbeiten vor der offiziellen Eröffnung



Besucherrundfahrten durch den Naturpark

Runde fahren: Von Meppel über Hoogeveen nach Emmen und Ter Apel, dann über den Stadskanaal nach Groningen und die Drenthse Hoofdvaart via Assen zurück nach Meppel. Das macht Drenthe zu einem attraktiven Fahrgebiet und mit Sicherheit haben die geschäftstüchtigen Niederländer mit einer kräftigen Belebung des Boottourismus gerechnet, als sie die neue Verbindung bauten. Man möchte auch der Grande Nation ein bisschen von diesem Unternehmergeist wünschen!

**Text und Bilder** Christian Huber  
MS Kinette, [www.kinette.ch](http://www.kinette.ch)











**Escape (Valkkruizer 1400):** Unser Favorit. «Escape im Lift» gehörte zur Prüfung, weil auch das Unterwasserschiff genauestens inspiziert wurde. Z. B. wurde die Materialstärke der Schale auf den Zehntelmillimeter geprüft. Nach fünf Stunden Inspektion lautet das Urteil: Alles bestens!

# Unterwegs Zuhause, die Verwirklichung eines Traums

Als «alter Segler» mit einigen tausend Meilen, auch auf Hochsee, war für mich immer klar, dass es mit zunehmendem Alter mal etwas geruhsamer auf dem Wasser vorwärts gehen würde.

**Text und Bilder** *Thomas (Neumitglied)*

Inspiziert durch die Bücher von Rollo Gebhard, die ich alle schon vor vielen Jahren verschlungen habe und seinen Vorträgen, die ich schon in den 90er Jahren aufmerksam und voller eigener Abenteuerlust verfolgt habe, war für mich immer klar, dass auch ich mal im Ruhestand diesen Traum verwirklichen wollte. Auch meine Frau brauchte, als das Thema dieses Jahr langsam konkret wurde, nicht mal einen Tag um dieses Vorhaben voll zu unterstützen. Also wurde eifrig im Internet «rumgesurft», Informationen

aus allen verfügbaren Quellen gesammelt und Anfangs September 2013 ging es dann los, nach Holland.

## **Klare Vorstellungen**

Für mich stand schon immer fest, dass ein geeignetes Schiff holländischer Herkunft sein muss. Seit Jahren hatte ich im nördlichen Friesland eine grössere Segelyacht stationiert und daher wusste ich Genaues über die holländische Schiffsbautradition und Qualitäten. Da wir beabsichtigen, einige Jahre

ohne Unterbruch auf einem Schiff zu reisen und das Fahrgebiet nicht nur auf die europäischen Kanäle einschränken wollen, waren die wesentlichen Parameter wie Grösse, Gewicht, Motorisierung und Ausrüstung schon mal festgelegt: Länge nicht unter 12 und nicht über 15 Meter. Raumangebot grundsätzlich zwei Kojen mit je zwei Schlafplätzen und für den «kurzfristigen Notfall» allenfalls zwei zusätzliche Schlafplätze im Salon oder in der Dinette. Motorisierung mindestens 100 PS, ein oder zwei Wellen,

Stromgenerator, Tanks für Diesel nicht unter 600 Liter und Wassertanks nicht unter 800 Liter. Unabhängige Stromversorgung an Bord, kein Gas, Verbraucherbatterien nicht unter 800 Am/h sowie getrennte Starterbatterien für Motor und Generator. Als Heizung mindestens eine grosszügig dimensionierte Warmluft-, oder Zentralheizung mit Diesel. Ob Rundspant, Doppelknickspant oder simpler Knickspanter wollten wir bewusst offen lassen. Ebenso liessen wir offen, ob wir Doppelverglasung oder eine Einfachverglasung als Kriterium aufnehmen wollten. Unser Budget war auf eine Investition von ca. 80 000 bis 130 000 EUR festgelegt. In dieser Bandbreite befanden sich alle vorgängig ausgewählten Objekte.

### Gute Vorbereitung und Unterstützung

Über die Website von Charlotte und Christian Hubers «Knette» fand ich den Namen von Ruud Thomas aus Amsterdam. Ein halbes Dutzend Schiffe hatten wir übers Internet gefunden und Ruud Thomas ergänzte diese Liste noch mit seinen Kontakten. Bald war ein volles Programm mit ihm zusammengestellt. Wir hatten uns zum Ziel gesetzt, in einer ersten Besuchsrunde mal eine Grobevaluation zu treffen, um dann, in einer zweiten Besuchsreise, die endgültige Wahl des Schiffes zu treffen.

Wir trafen Ruud im Zentrum Friesland's und nach einer ersten Gesprächsrunde waren die interessanten Objekte definiert. Es waren insgesamt fast 40 Schiffe, die wir in vier Tagen besuchen würden. Ruud empfahl uns, zu Recht, einige grosse Makler vorab zu besuchen. Dort fänden wir nicht nur Objekte, die in die engere Wahl fallen könnten, sondern auch die Gründe und konkreten Argumente weshalb wir ein Objekt nicht wollten. Dieses Vorgehen erwies sich im Verlaufe der Evaluation als sehr wichtig.

### Mehr als 40 Schiffe in vier Tagen

Bei den Firmen Jachbemiddeling, van der Veen BV in Terherne befand sich ein Verkaufshafen mit beinahe 50 Objekten. Zu unserer grossen Überraschung wurde bereits da, nach kurzer Zeit, ein Kandidat



**Smelne 1340:** Gutes Schiff, jedoch technisch nicht ganz optimal. Verkabelung nicht übersichtlich, keine Beschriftung oder Schema vorhanden. Bei Problemen muss alles vorher genau ausgemessen respektive «ausgeläutet» werden, was Tage dauern kann. Sonst preiswert, Verhandlungsspielraum beim Preis vorhanden.



**Nordland Rose:** Sehr schönes Schiff, wäre ein Kandidat gewesen, wenn die Achterkajüte nicht etwas zu klein wäre. Technisch in absolut perfektem Zustand. Doppelverglasung sämtlicher Scheiben vorhanden (kein Kondenswasserproblem). Preis-Leistung absolut ok.

sichtbar. Es war ein Lauwersmeer 1250 Kruiser. Zwei IVECO-Maschinen zu je 120 PS, flexible Wellenkupplung und alle anderen Parameter exakt in unserem Fokus. Der Verhandlungspreis von ca. 90 000 EUR war in Bezug auf den perfekten Zustand innen, wie aussen, sowie im Motorraum ausgesprochen vertretbar. Spielraum für Preisreduktion war vorhanden, da eine Erbgemeinschaft sich davon trennen will. Im Gegensatz zu vielen anderen Objekten war sofort sichtbar, dass der

Motorraum absolut sauber, tipp-topp aufgeräumt und jedes Aggregat gut zugänglich war. Alles was wir an Equipment forderten, war in sehr gepflegtem, sauberem Zustand vorhanden. Verkabelung mit Sicherungsautomaten, sauber verlegt, bezeichnet mit entsprechend vorhandenem Schema lag vor. Dieses Schiff, aus dritter Hand, behielten wir vorab mal im Auge.

Am zweiten Tag ging es etwas nördlicher. Zuerst zu einem Makler, den wir aus der Schweiz schon kon-



**Lauwersmeer 1250:** Der zweitbeste Kandidat. Technisch absolut in Ordnung, sauberer, gut zugänglicher Motorraum. Jedoch für unseren geplanten Daueraufenthalt etwas zu eng. Ideal für mehrere längere Reisen. Ein Nachteil: der Dieselverbrauch bei zwei Maschinen und deren Unterhalt.



Im Innern der Lauwersmeer 1250

taktiert hatten. Ruud ergänzte dort noch unsere Wahl mit einigen zusätzlichen Angeboten. Aber keines der Objekte konnte uns überzeugen. Anschliessend besuchten wir in Zwartsluis die Kranerweerd. Auch dort hatten wir bereits via Internet zwei Kandidaten vorgemerkt. Es handelte sich um einen Babro Kruizer 1250, angeboten um 89 000 EUR sowie um einen Valkkruizer 1350 um ca. 99 000 EUR. Auch dort lagen mindestens 40 Schiffe, die zu Vergleichszwecken alle kurz besucht wurden. Keines der Objekte überzeugte ganz. Zufällig, am Schluss, zeigte uns Johan Schoppert, der lokale Vertreter und Bekannte von Ruud, noch einen weiteren Valkkruizer 1400, die «Escape», angeboten aus erster Hand. Der Preis von 129 000 EUR lag am oberen Ende unserer vorgängig festgelegten Limite.

### Die Entdeckung

Die «Escape» machte uns auf den ersten Eindruck schon mal sprachlos. Schon von aussen präsentierte sich dieses Schiff absolut wie neu. Im gedeckten Wasserliegeplatz fanden wir in den ersten Minuten kein einziges Zeichen, welches auf das Baujahr 1993 hinwies. Einfach total sauberes, aufgeräumtes, mit perfekten Festmachern vertäutes Schiff lag vor uns still im Wasser. Johan erklärte uns schnell diese Konfusion. Der Eigner orderte vor zwei Jahren einen kompletten Neuaufbau der Aussenlackierung im Überwasser- wie auch im Unterwasserbereich. Bis auf die Stahlplanken wurde der alte Lack entfernt, nach dem Sandstrahlen vermessen, mit Surfacer dreimal gespritzt und schlussendlich in mehreren Lagen mit Zweikomponentenlack der Finish aufgetragen. Makellos! Auf- und Unterdeck setzte sich dieser Eindruck nahtlos fort: Steuerstand oben wie innen perfekt instrumentiert. Alles auf Knopfdruck funktionsbereit. Sauber wie ein Operationssaal. Meine Frau, als Verantwortliche der Ästhetik-Kommission, kümmerte sich um die Inneneinrichtungen. Mir oblag die Inspektion der technischen Installationen. Im super zugänglichen und hell beleuchteten Maschinenraum, befand sich übersichtlich, zugänglich und ebenso in perfekt sauberem Zustand alle Ag-

gregate (Vetus 220 Volt-Diesele-generator mit eigener Starterbatterie und Schallsisolationsgehäuse, insgesamt 800 Am/h Verbraucherbatterie zweijährig, ein 800 Liter Diesel- und ein 600 Liter Wassertank, sauber, sicher und beidseitig ausgewogen montiert. Als Antriebsaggregat ein DAF 615 Diesel (6-Zylinder, 135 PS) mit ca. 3000 Betriebsstunden (über Wartungslogbuch nachgewiesen) in absolut sauberem Zustand. Hydraulisches Getriebe, flexible Wellenkupplung, Drucklager mit neuen Gummischwingdämpfern, saubere, absolut rundlaufende Welle (mit Mikrometer geprüft) mit automatischer Fettschmierung usw.

Der kalte Diesel sprang auf den ersten Startversuch sofort an. Ca. 20 Sekunden strömte etwas bläulicher Rauch aus der Zweikreis-Motorenkühlung, respektive Abgasabführung. Der Motor brummelte leise, auf niedrigster Drehzahl, in perfektem Rundlauf, still vor sich hin. Ohne die neu installierte Vetus-Bugschraube liess sich das 14m Schiff aus der engen Box steuern, drehte fast auf dem Teller und dann ging es mit fünf Knoten raus aufs Wasser. Nach ca. zehn Minuten Betriebszeit pendelte sich Motortemperatur, Öldruck auf den Instrumenten, im Aussen- wie Innensteuerstand identisch, auf die Normalwerte ein. Ich war über den einwandfreien Rundlauf von Maschine und Welle positiv überrascht. Wechselseitig einen Kopf im Maschinenraum und einen auf der Brücke, wickelten wir das gesamte Probefahrtprogramm ab.

Ein holländisches Sprichwort besagt, wenn man im Motorraum essen kann, sagt das etwas über den Eigner aus. Wahrlich richtig, auch dieser Eindruck setzte sich im Wohnbereich ausnahmslos fort. Ganz speziell kritisch suchte ich nach Kondenswasserspuren rund um die Fenster. Nichts, aber auch gar nichts. Boden, Möblierung, Innenverkleidung perfekt, kein Kratzer, keine Gebrauchsspuren, keine muffelnden Gerüche, Gäste- wie Eigner-Toilette perfekt, die Dusche vor der Achterkabine ebenso. Uns war nach ein paar Stunden eingehender Visite und Probefahrt klar: alle weiteren Schiffe würden sich mit diesem Objekt messen müssen.

### Wir hatten also am zweiten Tag bereits zwei heisse Kandidaten

Die Ergebnisse des dritten und vierten Tags lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Viele Objekte, in der gleichen Preis- und Grössenklasse wie unser beiden Favoriten, konnten dem Vergleich nicht standhalten
- Technischer Zustand nie vergleichbar: Dreckige, ölige Bilgen, Motoren, Drucklager, Wellen in teilweise bedenklichem Zustand
- Zugänglichkeit der Aggregate teilweise kaum vorhanden.
- Verkabelung zwischen Chaos und Salat, keine Klemmleisten, keine Sicherungsautomaten, keine Markierungen, kein Schema vorhanden
- Inneneinrichtungen schmutzig, verbraucht, staubig, unaufgeräumt
- Kondensspuren, -Flecken an den Holz-Innenverkleidungen, Feuchtigkeit zwischen Bordwand, Isolation und Innenverkleidung
- Aussenschale, Schürleisten mit Schrammen, Lackabsplitterungen, Dellen in der Bootsschale, abgenutzte, aufgeplatzte, schimmelige Teakdecks
- Fenster mit spröden Gummidichtungen
- Preisvorstellungen durchaus im Rahmen unserer beiden Favoriten.

### Schlussrunde und Entscheid

In der Schlussrunde begleitete uns Ruud Thomas wiederum zu unseren Favoriten. Diesmal überliess er uns ganz alleine, um die Kandidaten nochmals auf uns wirken zu lassen.

Dann stand der Entschluss für uns, ohne jegliche Einwände, fest. Der Valkkruizer 1400 «Escape» war unser Schiff. Eine weitere Evaluationsrunde erübrigte sich.

Die Verhandlungen über Vertrag, anschliessender Expertise (HISWA Gutachter), Winterlager bis zum Frühling, Handänderung, Registrierung, Umschreibung, Versicherung usw. begleitete Ruud uns mit stoischer Ruhe und Gelassenheit. Seine Ratschläge liessen immer Varianten offen, nie drängte er uns zu irgendetwas, verhandelte aber ausgleichend, sachlich und kompetent zwischen Makler, Eigner und unseren Interessen.

Ruud spulte mit uns während dieser vier Tage 600 km, kreuz und



Maschinenraum der Escape. «Wenn man im Motorraum essen kann, sagt das etwas über den Eigner aus».

quer, durch Holland ab. Seine Vorarbeiten, Kommunikation mit uns und Verkäufern vor dem Besuch beliefen sich sicher auf 1–2 zusätzlich Arbeitstage. Seine Konditionen für die Beratungsleistungen waren so einfach wie transparent. Würden wir ein Schiff kaufen, so wäre seine Aufwandsentschädigung 3–4% vom Kaufpreis. Hätten wir uns nicht zu einem Kauf entschliessen können, wäre er, ohne jegliche Forderung an uns, leer ausgegangen.

### Empfehlenswerte Kontakte für Interessierte

Yacht-Gallery, Kranerweerd, NL-8064 Zwartsluis, Johan G.J. Schoppert, johanschoppert@yacht-gallery.com, www.yacht-gallery.com

Jachtbemiddeling van der Veen, NL-8493 Terherne, www.jachtbemiddeling.com

Smitsjachtmakelaardij BV, 2652 Berkel en Rodenrijs, René Smits, info@smitsjachtmakelaardij.nl, www.smitsjachtmakelaardij.nl

Ruud Thomas, Compagniestraat 18, NL 1018 Amsterdam, ruudthomas@xs4all.nl, Mobile: 0031 6 506 229 01

# Der Unfall im Plan Incliné von Arzwiller

Am 4. Juli 2013 ereignete sich um 11:30 Uhr ein folgenschwerer Unfall im Schiffshebewerk von Arzwiller. Viele Gerüchte und Teilinformationen ranken sich seither um den Vorfall. Wir versuchen, den Ablauf zu schildern und die möglichen Ursachen sowie die Folgen auszu-leuchten.

**Text** Urs Saurenmann, **Fotos** Andrej Jäger

Als wir am 4. Juli 2013 morgens um 07:15 Uhr talseits in den Plan Incliné einfuhren, fiel uns auf, dass es eine grosse (sehr grosse) Öllache von grünlichem Öl (Hydrauliköl) im Unterwasser des Plan Incliné hatte. Wir machten die total verschlafene Dame des VNF auf diese Öllache

aufmerksam. Sie meinte nur: «oui, j'ai vu». Um 07:30 Uhr fuhren wir bergseits aus dem Plan Incliné aus in Richtung Nancy.

Der Unfall hat sich dann am selben Morgen um 11:30 Uhr gemäss Medienberichten so ereignet: die «Paris», ein Ausflugschiff, ist mit

21 Passagieren und 3 Besatzungsmitgliedern bergseits in den Plan Incliné eingefahren. Die Wanne war da, die beiden Tore geöffnet. Als die «Paris» halb im Kanal und halb in der Wanne war, begann die Wanne zu Tal zu fahren!!! Das Schiff soll beim Einfahren nichts



Im Schiffshebewerk von Arzwiller, vor dem Unfall.

touchiert oder kaputt gemacht haben. Als der Schiffsführer bemerkte, dass die Wanne anfangen sich zu bewegen, versuchte er sofort, wieder rückwärts aus der Wanne heraus zu fahren. Zum grossen Glück hat das nicht geklappt und die «Paris» wurde unter den Schleusentoren zwischen der Kanalwand und der Wanne eingeklemmt. Dies brachte die Wanne zum Stillstand. Da das Schiff somit fixiert war, konnten die 21 Passagiere und 3 Besatzungsmitglieder sich sicher an Land begeben. Verletzt wurde niemand. Da die Tore offen waren und nicht geschlossen werden konnten, weil einerseits das Schiff dazwischen war und andererseits die Wanne ja schon teilweise weggefahren war, lief mit grosser Wucht der ganze Kanal aus. Man schloss dann die Porte de Garde vor dem Tunnel, aber es liefen die ganzen drei Kilometer Kanal von dort bis zum Plan Incliné komplett aus. Wäre es der «Paris» gelungen, vollständig rückwärts aus der Wanne auszufahren, wäre die Wanne weiter zu Tal gefahren. Gegen den, in diesem Fall im ganzen Querschnitt auslaufenden Kanal und die dadurch erzeugte enorme Strömung, hätte das Schiff keine Chance gehabt. Es wäre mit samt den Passagieren und der Besatzung die schräge Ebene rund 45 Meter ins Tal gestürzt. Wir wollen uns das lieber nicht vorstellen.

Sofort wurde bis nach Saverne hinunter «alarme rouge» gegeben. In Lutzelbourg wurden die Leute, die am Kanal wohnen, sowie ein Campingplatz am Kanalufer evakuiert. Bis nach Strasbourg wurden alle Schleusen geöffnet, um das Wasser ablassen zu können. Das hat dazu geführt, dass unzählige Schiffe zuerst viel zu viel und nachher erheblich zu wenig Wasser hatten. Bergseits des Plan Incliné fielen die Schiffe zwischen dem Tunnel und dem Plan Incliné auf Grund, weil der Kanal vollständig auslief. Die Sapeur Pompier (Feuerwehr) hat die Besatzungen dieser Schiffe mit Leitern evakuiert.

Wir haben festgestellt, als wir um 13:00 Uhr etwa 25 km entfernt in Gondrexange anlegten, dass für etwa dreissig Minuten eine ungewöhnliche, starke Strömung im Kanal festzustellen war. Eine halbe



Ein Ausflugsschiff, ähnlich der verunfallten «Paris», in der Wanne

Stunde später bekamen wir per Mail einen Avis der VNF mit der Nachricht, dass beim Plan Incliné ein Unfall mit einem grossen Schiff passiert sei. Wir machten uns Sorgen, dass es die «Select» (eine kommerzielle Péniche, die wir kennen und die wir etwa zwei Stunden vorher gekreuzt hatten) betreffe. Die «Select» hatte Glück, sie wurde in Altmühle angehalten. Wir hielten zwei Männer von der VNF an, die vorbei kamen, und fragten sie, was passiert sei. Sie erzählten uns, was sie inzwischen erfahren hatten. Am nächsten Morgen kauften wir die Zeitung und bekamen etwas weiche Knie, als wir die Bilder sahen.

### Wie konnte das passieren?

Aufgrund der Fakten habe ich versucht, eine mögliche Erklärung für den Unfall zu finden. Das ist *meine persönliche Vermutung*, offizielle Informationen über die Ursache sind mir bis heute nicht bekannt!

### Woher kam die Öllache, die wir gesehen haben?

Vorab muss man wissen, dass beim «Abhängen» (déconnecté) der Wanne vom Kanal (wenn beide Tore, das des Kanals und das der Wanne, geschlossen sind) immer ein grosser Wasserschwall die schräge Ebene hinter zu Tal stürzt. Das ist das Wasser, das sich zwi-

schen den beiden Toren befunden hatte. Dieses Wasser wird auf der Talseite aus der schrägen Ebene ins Unterwasser des Plan Incliné gepumpt.

Wir sahen am Morgen die immense Hydrauliköllache im Unterwasser. Wenn nun oben im Plan Incliné irgendwo Hydrauliköl ausläuft, fliesst dieses zuerst in der schrägen Ebene zu Tal und dann wird es zusammen mit dem Wasser in das Unterwasser des Plan Incliné gepumpt. Dies ist eine mögliche Erklärung für die Öllache, die wir gesehen haben.

### Warum hat die Wanne begonnen, sich zu Tal zu bewegen, als das Ausflugsschiff «Paris» einfuhr?

Auch da habe ich, nach der Analyse der bekannten Fakten, eine mögliche Erklärung. Dazu muss man auch hier zuerst wissen, wie das funktioniert: wenn die Wanne am Ziel, das heisst, an der Berg- oder Talstation, ankommt. Es muss zuerst eine feste Verbindung zwischen dem Land und der Wanne hergestellt werden, damit die Wanne fixiert ist. Dann wird eine U-förmige, grosse Gummiabdichtung vom Land gegen die Wanne gepresst, um eine wasserdichte Verbindung herzustellen. Erst dann können die beiden Tore hochgezogen werden und der Spalt zwischen



Die schräge Ebene des Plan Incliné als sie noch intakt war...



...hier krachten nach dem Unfall stundenlang grosse Wassermengen hinunter

### Berichte, Bilder und Videos zum Thema findet Ihr hier:

Erster Unfallbericht mit Fotos und Karte:  
<http://lorraine.france3.fr/2013/07/04/artzwiller-lutzelbourg-57-une-peniche-en-peril-au-plan-incline-282273.html>

Letzte Meldung von vfn mit Fotos und Video  
<http://lorraine.france3.fr/2013/07/13/plan-incline-d-arzwiller-le-verdict-de-vnf-287109.html>

Kanal und Wanne füllt sich mit Wasser. Dann können die Schiffe aus- und einfahren. Wenn nun die fixe Verbindung, die vermutlich hydraulisch gesteuert und betrieben wird, wegen einem Defekt nicht hergestellt wurde, kann es sein, dass die Wanne da stand, wie wenn alles in Ordnung wäre. Bis dann die «Paris» eingefahren ist und etwa 20 oder 30 Tonnen Wasser vor sich her in die Wanne geschoben hat. Damit

wurde diese schwerer und begann sich aufgrund des höheren Gewichts talwärts in Bewegung zu setzen. Eine bessere Erklärung ist mir aufgrund dessen, was ich selber gesehen, in der Zeitung gelesen und im Internet nachgeschaut habe, nicht in den Sinn gekommen. Aber wie gesagt, das sind meine persönlichen Überlegungen.

### Wie war es tatsächlich?

Das ist bis heute nicht bekannt. Ich bin aber gespannt, ob die VNF den Mut aufbringt, den kompletten Untersuchungsbericht jemals zu publizieren. Erst dann werden wir es wissen, bis dahin müssen wir spekulieren.

### Wie geht es weiter?

Nun noch zur Frage, wann der Plan Incliné wieder aufgehen wird: ich weiss es nicht! Anfangs hiess es offiziell, der Plan Incliné sei bis Mitte September gesperrt. Nun heisst es offiziell, die Durchfahrt ist bis 31.12.2013 gesperrt. Es gibt Stimmen, die sagen, es sei für Jahre gesperrt, vielleicht wird der Betrieb gar eingestellt. Dies sind alles Spekulationen. Kurz zusammengefasst: niemand weiss es wirklich, weder die VNF weiss es (oder sie sagt es nicht) geschweige denn sonst jemand hat zuverlässige Informationen. Für nächstes Jahr (2014) würde ich empfehlen, falls man den Plan Incliné einplanen will, noch eine Alternativroute zu planen, für die man sich dann kurzfristig entscheiden kann, falls der Plan Incliné immer noch ausser Betrieb ist.

### Nachtrag

Am 4. September habe ich im «Canal entre Champagne et Bourgogne» Xavier, einen Marinier, getroffen. Er hat mir gesagt, dass er von VNF gehört habe, dass das herabstürzende Wasser das Fundament des Plan Incliné unterspült habe. Man müsse mit zwei Jahren Reparaturzeit rechnen. Offiziell gilt die Sperrung immer noch bis 31.12.2013.



Urs Saurenmann  
ria@surli.ch

OB SCHWEIZER SEEN ODER FRANZÖSISCHE BINNENGEWÄSSER.  
IHRE LINSSEN SCHAFFT ALLES!

*It's me! Your new Linssen!*

**+ NASTA MARINE SA**  
LINSSEN YACHTS CENTER SCHWEIZ

LINSSEN  YACHTS

Since 1949

We take your pleasure seriously®

Informieren Sie sich über das  
vielseitige Linssen Stahlyacht Programm auf:

[WWW.NASTAMARINE.CH](http://WWW.NASTAMARINE.CH)

Tel. +41 26 663 26 26, [info@nastamarine.ch](mailto:info@nastamarine.ch)



MARK III SERIE 9ER SERIE RANGE CRUISER SERIE TNCS SERIE

## WASSERDICHTE DECKUNG

In jedem Fall optimal versichert. Kompetent, effizient und persönlich beraten.

**MURETTE**  
Yachtversicherungen CCS 

Thunstrasse 18 | CH-3000 Bern 6 | +41 (0) 31 357 40 40 | [info@murette.com](mailto:info@murette.com) | [www.murette.com](http://www.murette.com)

## Regio-Berichte

### Bern

#### Die unterirdischen Mühlen des Col-des-Roches und der Wasserfälle des Doubs

Mühlen mit Wind- oder Wasserkraft betrieben kennen wir alle. Wussten Sie aber, dass unterirdische Mühlen mit Wasserkraft industriell in der Schweiz betrieben wurden? Das wollte die Regiogruppe Bern sich anschauen und traf sich in Le Locle im Jura. Nach dieser Besichtigung stand noch eine Fahrt auf dem Doubs zu den Wasserfällen auf dem Programm

**Text und Bilder** Hansjörg Hägle



Es war ein regnerischer Samstag, als sich 17 Schleusenschiffer, ausserhalb von Le Locle, beim Museum der unterirdischen Mühlen trafen. Von einer fachkundigen Führung begleitet, tauchten wir ab, in die Kalksteinhöhlen. Stille, eine Temperatur von 7°C und eine hohe Luftfeuchtigkeit empfingen uns. Über glitschige Stein- und Metalltreppen ging es hinunter, vorbei an

den liebevoll restaurierten drei Korn- und Ölmühlen, bis zu dem Gelände, wo auch ein Sägewerk betrieben wurde. Eine technische Meisterleistung, wurden die Mühlen doch vom 17.–19. Jahrhundert betrieben. Die Zahnräder wurden z. B. aus Holz gefertigt, welches zuerst über längere Zeit hier unten gelagert wurde, damit sich das Holz dem Klima anpassen konnte. Jedes

Zahnrad konnte einzeln ausgewechselt werden.

Im 17. Jh. erhielten drei Müller vom Regierungsrat die Bewilligung, die Wasser des kleinen Flusses Le Bied zu nutzen und am Ende, wo das Wasser in das natürliche Kalksteinbecken des Col-des-Roches fliesst, eine Getreide- und eine Dreschmühle zu betreiben. Im Jahre 1660 erhielt Jonas Sandoz, Steu-



erverwalter der Neuenburger Berge, die Konzession für den ganzen Flusslauf und trickste damit die vorherigen Betreiber aus. Jonas Sandoz lässt es jedoch nicht bei den zwei, schon eingerichteten Räderwerken bewenden. Er lässt die Höhle ausweiten, um so Platz für fünf Wasserräder zu schaffen. Für Getreide-, Dresch-, Öl- und eine Sägemühle. Über unterirdische Kanäle wurde das Wasser von Räderwerk zu Räderwerk geleitet, Tunnels und Treppen wurden geschlagen. Es handelte sich um eine regelrechte unterirdische Fabrik. Um 1780 wurde die Anlage auf drei Räderwerke reduziert. Dies war notwendig, da durch die verbotenen, aber tolerierten Mehlimporte mehrere Mühlen schliessen mussten.

Im Jahre 1844 erwarb der, im Württembergischen geborene, Bäcker J.G. Eberlé aus Le Locle das Areal. Er baute eine grossange-



legte Getreidemühle mit Mahlwerken, Getreidereinigung, Sichtsys-

tem und Sackaufzügen. Eines der Wasserräder wurde durch eine Turbine ersetzt, welche über eine 50 m lange Antriebswelle das ins Erdgeschoss verlegte Sägewerk betrieb. 1884 kaufte die Gemeinde von Le Locle Eberlés Erben die Mühlen ab; sie war vor allem an der Konzession für den Wasserlauf interessiert.

Im Jahre 1898 endete die Produktion und die Mühlen wurden in einen Grenzschlachthof umgewandelt. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wird das Schlachthaus modernisiert und vergrößert. Leider wurden aber die Fleischabfälle in der Höhle deponiert, sodass diese aus hygienischen Gründen 1966 geschlossen werden musste. Was für ein Niedergang – von einer blühenden, unterirdischen Industrie, wovon das Tal lebte, zu einer Ab-

fallgrube! 1973 machte sich eine Gruppe von Geschichtsliebhabern





Schleusenschiffer | 4-2013



und Höhlenforschern daran, die Höhle mühsam zu reinigen und zu restaurieren. 15 Jahre unentgeltlicher Arbeit waren notwendig, um die Mühlen für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Ein Museum und ein Raum für temporäre Ausstellungen wurden angegliedert. Heute besuchen etwa 30 000 Besucher pro Jahr die unterirdischen Höhlen.

Nach der anschließenden Besichtigung des Museums dislozierten wir nach Le Brenet. Um 12.15 Uhr fuhren wir mit dem Schiff auf dem Bassin des Doubs ca. 20 Minuten bis

zur Anlegestelle. Nach einem 15-minütigen Spaziergang, entlang des Doubs, kamen wir zum einzigartigen Wasserfall. Man fühlte sich wie in einem Märchen. Durch die hohe Luftfeuchtigkeit waren die Bäume mit Moos überzogen und man erwartete jeden Moment den Prinz und die Prinzessin. In der Zwischenzeit hatte der Regen aufgehört, doch das Wetter war zu unsicher, um zu Fuss nach Le Brenet zurück zu wandern. Im Restaurant Saut-du-Doubs kehrten wir zum Mittagessen ein. Mit regionalen Spezialitäten wie Forelle ohne Gräte, einem Neuenbur-

ger Weisswein non filtré stärkten wir uns und fuhren gegen 15.35 Uhr mit dem Schiff und dem einzigen, mir bekannten, weiblichen Kapitän zurück nach Le Brenet. Trotz des garstigen Wetters haben wir einen interessanten Tag in einem, für Berner doch wenig bekannten, Teil des Juras erlebt.



## Regio Dreyländeregg

### Ausflug in die Stadt des Löwen

Gar nicht so alltäglich, dass 27 Schleusenschiffer auf einmal die Schleuse 17 im Port du Sundgau besuchen. Die Mitglieder der Regio Dreyländeregg lauschen im «Salle de Réunion» den interessanten Worten des Chef-Schleusenwärters Salomon Denis und diskutieren eifrig mit.

**Text** Peter Kiefer, **Bilder** Andrej Jäger

Christian Stephan zeigt einen schönen Dokumentationsfilm zur Schleusentreppe von Valdieu und zum Canal du Rhône au Rhin. Anne Stephan, die Hafenmeisterin, hat allen einen schwarzen Kaffee mit einem leckeren Croissant bereitet, bravo! Beim Abschiednehmen und Blick auf den Hafen haben die Schleusenschiffer wieder ihre alte Identität gefunden. Heute ist ein guter Tag! Die Erinnerungen an früher – ein Thema.

Auf der Weiterfahrt nach Belfort führt uns Schleusenschiffer Werner Hoffmann in die geschichtlich überaus interessante Gegend des Sundgaus ein. Hier eine Bourbaki-Episode, dort die damalige Demarkationslinie, an der Ernest Fuchs, alias «Nesti», den Schleusenwärterdienst versah... und schon nähern wir uns den gewaltigen Vaubanschen Verteidigungsanlagen der Stadt.



Nach kurzem Gang durch die Festungsanlagen besuchen wir das Wahrzeichen von Belfort, den Bertholdi-Löwen (Bertholdi, der Schöpfer der New Yorker Freiheitsstatue). Werner Hoffmann gerät vollends in sein Element: der an die mächtige Felswand angelehnte, monumentale und imposante Löwe ist einerseits ein historisches Denkmal, andererseits bewacht und behütet er die Belforter Altstadt. Eine Altstadt, die von uns Schleusenschiffern neu entdeckt werden möchte.

Und wir Schleusenschiffer entdecken sie gleich mit dem Mittag-

essen im extra für uns geöffneten Restaurant «Aux 2 Coqs». Wir fühlen uns bei einer guten «Pintade farci à la forrestière» wie auf dem Wasser zu Hause. Res Diem spendiert uns eine weitere Flasche Riesling, da die Regio Dreyländeregg in der Vergangenheit eher zu wenig Zentralbeiträge erhalten habe. Danke! Die angeregte Unterhaltung erfordert beinahe Ohrenschutz, so kräftig wird geplaudert.

Nach dem Essen wandern wir auf die Burg und die Festungsanlagen. Werners Erklärungen gehen dort erst so richtig los, unmöglich dies in Kürze festzuhalten: Beset-





zungen folgen Befreiungen, Völkerschlachten wechselten mit Friedenszeiten, Generäle in grosser Zahl, Kapitulationen, Abdankungen und Vorwärtsverteidigungen. Der General Haxo baute 1817–1840 Kaserne, Kasematten und Fort. Interessenten mögen diese hervorragend recherchierten, dreiseitigen Darstellungen direkt bei Werner Hoffmann beziehen.

Die Nichtwanderer haben mit Marguerite Kiefer während dieser Zeit (angeblich) das Museum besucht und dabei eine Verirrung in eine schöne Brasserie in Belforts Altstadt erfahren.

Die Heimfahrt führt uns durch das Ill-Tal mit seinen hübschen Dörfern. Alle können die Eindrücke des Tages nochmals vorbeiziehen lassen. In Leymen machen wir im Restaurant «L'Ange» Halt und geniessen einen herrlichen Flammenkuchen wiederum mit einem Glas (+) eines wohlmundenden Elsässer-Weines (gar nicht so abwegig im Elsass, oder?). Hurra, es leben die Schleusenschiffer!



## Regio Dreyländeregg

### Vortrag über die Petite-Saône sowie Neuigkeiten von der Marina de Corre

Wieder einmal war der Seemannskeller am Südquai des Hafenbeckens II zum Bersten voll. Dino und Margrith Ponziani und ihre Tochter haben uns mit ihren hausgemachten Fleischvögeln und den Tortellini al Burro e Salvia bestens bewirtet. Beim Hereinkommen wurde uns ein Glas Weisswein überreicht. Die Freude war gross als Beni verkündete, der Apéro sei von ihnen offeriert.

**Text** Peter Kiefer, **Bilder** Silvia Gautier

Silvia, die Referentin des Abends, begann darauf ihren begeisternden Vortrag über eine der schönsten Flusslandschaften Frankreichs.

Viele dürften noch das Hafen- und Flussrestaurant le «Petit Port» bei Fouchécourt kennen, mit dem damals legendären Boot «Baba Jaga». Heidi und Stephan Werndli haben dort ihre erfolgreiche Ära abgeschlossen und an der Grande-Saône in Gigny-sur-Saône ein neues Tätigkeitsfeld aufgebaut. Der «Petit-Port» ist wieder neu besetzt und ein Halt soll sich lohnen.



Silvia verstand es vortrefflich uns manche Kleinode in Erinnerung zu rufen, die aufzuzählen den Rahmen dieser Berichterstattung sprengen würde. Besondere Interessen weckten ihre beiden Abstecher auf der Saône nach Traves und nach Soing. Nach Traves fährt man durch die schönen Wälder und geniesst am Ende des schiffbaren Teils im schönen Hafen die Ruhe und die interessante historische Vergangenheit jener Gegend. Wem es nicht bis Paris reicht, der kann ein Modell des Eiffelturmes

mitten in den Wiesen von Soing bestaunen. Nicht weit davon lässt sich die spannende Fahrt durch den Tunnel de Savoyeux erleben. Für aktuelle und detaillierte Auskünfte über die Petite-Saône möge man sich direkt an Silvia und Beni wenden ([www.gautier@fluvialoisirs.com](mailto:www.gautier@fluvialoisirs.com)).

Diskussionen löste die Erreichbarkeit von Corre aus. Da nach dem Unfall beim Hebewerk Arzwiller noch längere Zeit die Durchfahrt gesperrt sein wird, steht die Anreise über St-Jean-de-Losne im Vorder-



grund. Kürzlich konnten wir im Hafen von Dannemarie feststellen, dass dort die Bootspassagen zuge- nommen haben. Deswegen sollen am Canal du Rhône-au-Rhin keine Chômage-Arbeiten durchgeführt werden.

Der herzliche Applaus bewies, dass Silvias Schilderungen gut an- gekommen sind. «Es habe auch ganz anständig viel zu tun gege- ben, einen Lichtbildervortrag über die Petite-Saône zu halten», meinte Silvia.

Im zweiten Teil ging es um die Marina de Corre. Von vielen Neuig- keiten durften wir erfahren: vom voll besetzten Hafen, vom neuen 16-Tonner-Sliptraktor, der die Boote an Land bringt und auf dem Beni eine besonders gute Postur macht, von der neuen Bootshalle und den weiteren, in der Realisierung ste- henden Hallen. Wer nächstes Jahr überwintern wolle, müsste sich schon heute um einen Bootsplatz bemühen. Trotz des jährlichen Hochwassers würde Doris Zbinden immer noch ihren schönen Blu- mengarten pflegen.

Auch von Albert und Ursula und ihrem Hafenrestaurant «La Marina» durften wir vernehmen, dass es ih- nen gut gehe. Sie hätten steigende Kundenfrequenzen und erfreuen sich einer zunehmenden Stamm- kundschaft. Albert habe viel erneu- ert. Die beiden freuen sich, auf dem richtigen Weg zu sein.

Die Aussichten stehen gut, dass die Schweizer Initiativen und Inves- titionen an der Saône bald die Top- Ten-Liste im Burgund bereichern werden.

Herzlichen Dank an Silvia und Beni Gautier

## SSK-CSE-Neumitglieder

- Rita Zobrist und Markus Ottiger**  
5102 Rapperswil
- Ruth und Thomas Rettenmund**  
1586 Vallamand
- Kurt Tschofen**, A-6771 St. Anton i. M.
- Ulla und Otto Wyss**, 8800 Thalwil
- Verena und Heinz Spillmann**  
5018 Erlinsbach
- Susanne und Bruno Nussberger**  
8495 Schmidrüti
- Margrit und Bruno Baumann**  
9403 Goldach

Herzlich Willkommen im Klub!



## Der Stromtester

der Leben retten kann.

Für alle Freizeitkapitäne und Camper die sicher gehen wollen.

Auf einen Blick sehen, ob Steck- dosen Strom führen und korrekt verdrahtet sind.\*



Zu beziehen für Fr. 48.50 oder € 30.50 gegen Rechnung bei:

**Walter Braak, Schöngrund 22, 6343 Rotkreuz**

Selbsterklärende Betriebsanleitung beiliegend.  
\*Bei sehr heller Umgebung schlechter ablesbar.

## Knotentafeln

- für Skippers Geburtstag
- zur Bootstaufe
- als Wandschmuck im Klublokal

**Handarbeit von A bis Z!**



**Knotentafel gross**  
60 x 80 cm, 32 Knoten **Fr. 300.-**

**Knotentafel mittel**  
40 x 60 cm, 21 Knoten **Fr. 200.-**

**Knotentafel klein**  
30 x 40 cm, 14 Knoten **Fr. 100.-**

Alle Preise zzgl. Porto und Ver- packung, Lieferfrist 1-2 Monate

Information und Bestellung:  
[ursula.thueler@bluewin.ch](mailto:ursula.thueler@bluewin.ch)

Ursula Thüler, Hauptstrasse 60,  
8224 Löhningen, T 052 685 11 31



## Marina de Corre - Ihr Privathafen

in freundlicher Atmosphäre

- Neu:** Winterlager in der Halle oder auf dem Trockenplatz
- Neu:** Slipwagen für Boote bis 25 Tonnen

Auf Ihre Yacht wartet ein Platz. Mieten oder Kaufen, beides ist möglich. [www.fluvialoisirs.com](http://www.fluvialoisirs.com)

Doris, Jean-Pierre, Silvia und Béni sind immer für Euch da!  
Neue Besitzer im Restaurant de la Marine sind Ursula und Albert.  
0033 3 84 92 61 61, [contact@fluvialoisirs.com](mailto:contact@fluvialoisirs.com)

## SSK-CSE

**Sonntag bis Samstag, 9.–15.2.2014**  
**Erkundung Bootsmarkt Holland 2014**

### Programm

Sonntag: Fahrt nach Holland im modernen Reisecar, Übernachtung im Hotel Roosterhoeve in Roosteren.  
 Montag: Weiterfahrt nach Friesland ins Zentrum der holländischen Schifffahrt, Besuch von Werften, Verkaufshäfen und Maklern, Übernachtung in Ferienbungalows am Sneekermeer.  
 Dienstag bis Donnerstag: Tagesausflüge. Besuch der Messe Boot Holland in Leeuwarden, Besuch von Werften, Verkaufshäfen und Maklern, Alternativprogramm Ortsbesichtigungen, Übernachtungen in Ferienbungalows am Sneekermeer  
 Freitag: Rückfahrt nach Roosteren, Besuch von Werften, Verkaufshäfen und Maklern, Übernachtung im Hotel Roosterhoeve in Roosteren.  
 Samstag: Rückfahrt in die Schweiz.

### Kosten

CHF 1090.– pro Person; Zuschlag für Nicht-Mitglieder CHF 100.– (der Zuschlag wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Anlass der Klubbeitritt erfolgt)

### Inbegriffen

Fahrt mit dem Reisecar, alle Übernachtungen, Mittagessen am Hin- und Rückreisetag, alle Nachtessen (ohne Getränke) Reiseleitung und Dolmetscherdienst.

### Anmeldung

Res Diem, Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen, res.diem@ssk-cse.ch, G 052 320 94 90, M 076 366 85 42. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt, Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt. Zur Zeit sind noch wenige Plätze frei.

## Regios

### Bern

**Sonntag 1. Dezember 2013**  
**Chlousehöck in der Waldhütte zu Mühleberg**

Details gemäss spezieller Einladung.

### Dreyländeregg

**Mittwoch, 15. Januar 2014**  
**Regio-Vereinsabend**

An diesem Abend fühlen wir uns unter uns. In der nautischen Atmosphäre des Seemannskellers begrüßen wir uns beim Schleusenschiffer-Apéro und halten dann Replik und Vorschau, von den erlebten zu den neuen Ufern. Peter und Paul werden nach sechs Jahren definitiv die Verantwortung für das Dreyländeregg-Geschehen an Albert Singer, Peter Wentz und unser Zentralvorstandsmitglied Tony Schläppi übergeben. Bevor wir uns an der guten Bewirtung von Dino und Margrit Ponziani erfreuen, werden wir uns den kurzen, liebevollen Törnfilm von Max Pitasch ansehen. An diesem Anlass sind auch besonders unsere Neumitglieder herzlich willkommen.

Seemannskeller, Südquaistrasse 21, 4057 Basel

## Ostschweiz

**Samstag, 7. Dezember 2013**  
**Chlauchhöck**

Wie gehabt und bewährt bei Guido Helg Gourmet, Neuhofstrasse 86, 8590 Romanshorn. Ab 18 Uhr Apéro, anschliessend Raclette mit Tischgrill (CHF 29.– pro Person). Der Apéro, Mineralwasser und Kaffee werden vom OCH offeriert. Das Essen und die übrigen Getränke gehen zu Lasten der Teilnehmenden. Dieses Jahr gibt es wieder Anwärter auf die gefürchtete Prüfung, um als Rotkäppchen in unsere Reihen aufgenommen zu werden.

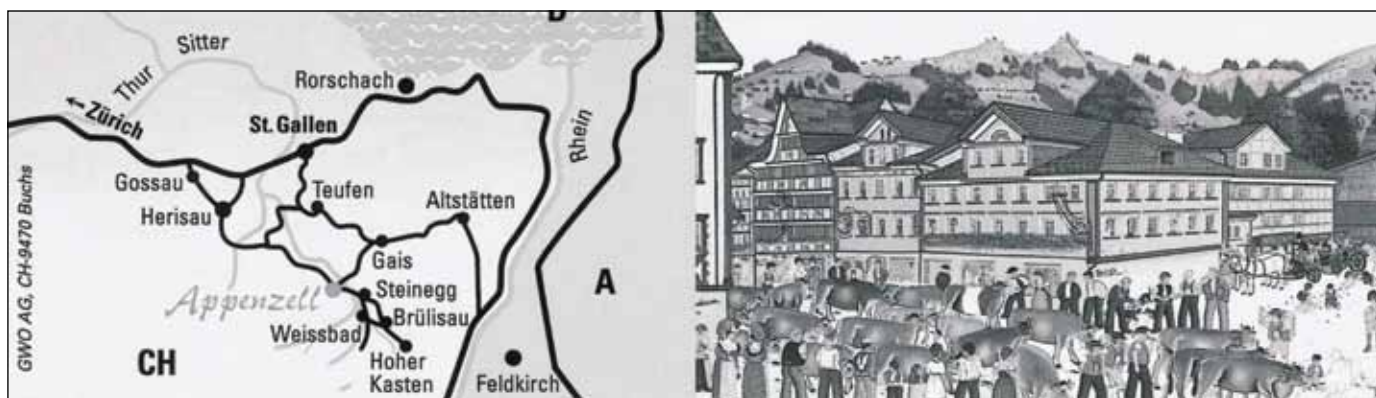
Anmeldungen bitte bis Dienstag, 3. Dezember 2013.

Alle Anmeldungen bitte an:  
 Thury Bölsterli, M 076 366 54 17, arthur.boelsterli@ssk-cse.ch, oder  
 Lionella Kaiser, T 071 288 49 79, lionella.kaiser@ssk-cse.ch, oder  
 Migg Bollhalder, M 079 407 22 33, migg.bollhalder@ssk-cse.ch

Jeweils am letzten Freitag im Monat

### Fährenstamm

Mit der Autofähre 19:36 Uhr ab Romanshorn Autoquai nach Friedrichshafen und zurück. Ankunft in Romanshorn 21:22 Uhr. Vor der Ausfahrt treffen wir uns jeweils ab 18 Uhr in der Pizzeria «Loforante CAMPANIA» an der Neustrasse 20 vis-à-vis SBB-Bahnhof Romanshorn. Keine Reservation erforderlich. SSKler aus allen Re-



**Fachsimpeln, Kanalgeschichten erzählen oder sich einfach im Alpstein erholen?**

**Jedem Mitglied des SSK offerieren wir einen Rabatt von 20 % auf die Übernachtung. Zimmer ab Fr. 60.– / Person inkl. Frühstück.**

**Sönd willkommen!!**

**Hotel Löwen Appenzell AG**  
**R. Bircher & H. Rothenberger**  
**9050 Appenzell**

**Telefon 071 788 87 87 Fax 071 788 87 88**  
**E-Mail: loewen\_ai@bluewin.ch oder info@loewen-appenzell.ch**  
**Homepage: www.loewen-appenzell.ch**

gios sind herzlich eingeladen.

**29. November 2013, 19:36 Uhr**

**27. Dezember 2013, 17:36 Uhr\***

(\*Abfahrt Fähre bereits um 17:36 Uhr, Pizzaessen **nach** der Ausfahrt)

**31. Januar 2014, 19:36 Uhr**

**28. Februar 2014, 19:36 Uhr**

**28. März 2014, 19:36 Uhr**

**25. April 2014, 19:36 Uhr**, (letzter Stamm vor der Sommerpause 2014)

## Zürich

**Donnerstag 5. Dezember 2013, 19 Uhr**

**Stamm der Regio Zürich**

Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Dietlikon

**Donnerstag 9. Januar 2014, 19 Uhr**

**Stamm der Regio Zürich**

Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Dietlikon

**Freitag 17. Januar 2014, 20 Uhr**

**Stricken, lesen, schlafen... wie überlebt eine Frau den Winter auf einer 12 m-Vlet?**

Mirjam Maag erzählt vom Winterleben auf der «Roti Zora».

Gasthof Traube, 8421 Dättlikon, fakultatives Nachtessen ab 18 Uhr

**Donnerstag 6. Februar 2013, 19 Uhr**

**Stamm der Regio Zürich**

Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Dietlikon

**Freitag 21. Februar 2014, 20 Uhr**

**Reisefilm**

**Thuri Müller zeigt uns einen seiner schiffigen Filme**

Hotel Römertor, Guggenbühlstrasse 6, 8404 Winterthur, fakultatives Nachtessen ab 18 Uhr

**Donnerstag 6. März 2014, 19 Uhr**

**Stamm der Regio Zürich**

Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Dietlikon

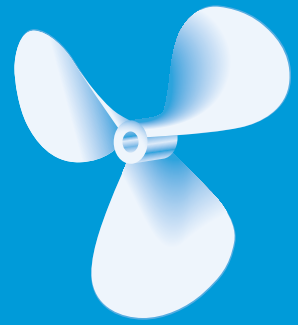
**Donnerstag 3. April 2014, 19 Uhr**

**Stamm der Regio Zürich**

Restaurant Bahnhof / Pizzeria San Marco, Dietlikon

# Höchste Qualität

## Ihr Spezialist für Propeller und Antriebsanlagen



**Infanger Propeller AG**

**Infanger Propeller AG**

Breitenweg 6

CH-6370 Stans

Telefon +41 41 620 15 71

info@infanger-propeller.ch

www.infanger-propeller.ch

**GPSmap 5265**  
Kartenplotter mit integriertem Echolot

**GARMIN**  
www.garmin.ch

**schiffswerk.ch**  
laden · lager · werft  
Steckborn · 052 761 28 55

## SSK-CSE Kursangebote 2013 / 2014

### Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor

Unser exklusives SSK-CSE-Kursangebot mit der «Cornelia Helena» – auch in diesem Jahr!

Eine ganze Woche Fahren und Manövrieren mit einem Luxemotor. Ausgangspunkt: «alte Schleuse» St-Jean-de-Losne. Die Reise geht Saône-aufwärts. Fahren sämtlicher Manöver durch die Kursteilnehmer (Kapitän Ruedi hat eiserne Nerven!). Der Kurs wird durchgeführt bei mindestens 4 Teilnehmern – maximale Teilnehmerzahl 5.

#### Daten

**Samstag – Samstag, 6.–13. September 2014**

#### Kosten

ca. CHF 700.– pro Person inkl. Unterkunft und Morgenessen. Zusätzliche Kosten für Mittags- und Abendverpflegung (Einkäufe zum Kochen an Bord oder Restaurantbesuche).

### Fahrtraining von Frauen für Frauen

auf einer Penichette 1160 FB mit Starrwelle

Verlängertes Wochenende Freitag bis Sonntag in einer Kleingruppe mit Fahrlehrerin. Alle Manöver werden geübt. Kleingruppe mit max. 6 Teilnehmerinnen. Leitung durch eine ausgebildete Bootsfahrlehrerin (bilingue deutsch / französisch). Kursort ist Lützelburg / Lutzelbourg (Elsass / Alsace).

#### Daten

**März 2014** – Termin noch nicht festgelegt

#### Kosten

CHF 750.–, Zuschlag für Nichtmitglieder CHF 100.–  
Inbegriffen: Kursunterlagen, Fahrt von Basel nach Lützelburg und zurück im Kleinbus, Übernachtungen mit Frühstück auf dem Schiff oder im Hotel, Mittagslunches auf dem Schiff, Fahrstunden. Nicht inbegriffen: Hin- und Rückfahrt Wohnort bis Basel, Nachtessen

### SSK-CSE Dieselmotorenkurse 1 + 2 + 3

bei MT Marine Technik AG in Bäch. Diese Kurse werden seit über 25 Jahren durchgeführt. Die immense Erfahrung von Heinz Dirnberger fliesst in den Lehrstoff ein.

Nach dem Besuch der Kurse ist der Dieselmotor für Sie kein Buch mit sieben Siegeln mehr. Sie wissen, wo Sie selber Hand anlegen können und sind in der Lage, einfache Störungen zu beheben.

#### Kurs 1, Grundkurs

In der Theorie und Praxis werden schwerpunktmässig folgende Themen gemeinsam erarbeitet:  
Aufbau und Funktion des Motors, Arbeitsweise und Einsatzgebiet, Funktion und Arbeitsweise der Ventile, Kühlsysteme, der Ölkreislauf: Öl- und Ölfilterwechsel, Öldrucküberwachung, Entlüften, gezielte Fehlersuche bei typischen Motorenproblemen, praktische Tipps zu Themen wie «Werkzeuge an Bord», «Ersatzteile für den Motor», «Schmiermittel» (Motorenöle, Getriebeöle, Fette) – und auch die absolut notwendigen Handbücher und technischen Unterlagen an Bord werden erläutert sowie auf die Standardliteratur zur Themenvertiefung verwiesen.

#### Daten

**1. Februar 2014** – noch 2 Plätze frei  
**8. März 2014** – noch 10 Plätze frei

#### Kosten

CHF 150.– ; Nichtmitglieder CHF 200.–

#### Kurs 2, Aufbaukurs

In Kleingruppenarbeit kann jede/r Teilnehmer/in alle Arbeiten selbst durchführen und somit den Kursverlauf mitbestimmen. Inhaltlich werden z. B. abgedeckt: die Motorsteuerung, das Einstellen der Ventile, Thermostate, Boiler, Heizungen, Zusatzpumpen, Motor-Störungssuche mit Störungstabellen, Batterietypen, Relais Wasser- und Ölalarm, Alarmanlagen selbstgemacht, NOT-start, -lauf, -stop.



Die Cornelia Helena

**Daten**

**18. Januar 2014** – noch 2 Plätze frei  
**8. Februar 2014** – ausgebucht  
**15. März 2014** – noch 6 Plätze frei

**Kosten**

CHF 240.–; Nichtmitglieder CHF 300.–

**Kurs 3, Der Schrauberkurs**

Alles zu den Themen, die in Kurs 1 und Kurs 2 in Theorie und praktischen Übungen erarbeitet wurden. Drei Zweiergruppen werden unter der Anleitung von Heinz Dirnberger an vorbereiteten Objekten schrauben, einstellen, kalibrieren, warten etc. Wer schon immer davon geträumt hat, mit seinem Bootsmotor auf Augenhöhe zu arbeiten, findet hier einen kompetenten Einstieg beim Entlüften, beim Öl- oder Impellerwechsel und vielem mehr.

**Daten**

**25. Januar 2014** – noch 1 Platz frei  
**15. Februar 2014** – ausgebucht  
**22. März 2014** – noch 6 Plätze frei

**Kosten**

CHF 240.–; Nichtmitglieder CHF 300.–  
 Grundsätzlich zu allen Kursen: Der Zuschlag für Nichtmitglieder wird zurückerstattet, wenn innerhalb eines Monats nach dem Kurs der Klubbeitritt erfolgt.

## Radarkurs 2013 bei der Berufsfeuerwehr Basel

*Kursinhalt Theorie (ca. ½ Tag)  
 Radartheorie, Auswertung des Radarbildes, Radarbildstörungen, Bedienung des Radargerätes, Besondere polizeilichen Vorschriften.*

*Kursinhalt praktisch (ca. 2 ½ Tage)  
 Fahren mit Radar auf dem Feuerlöschboot und unter erschwerten Bedingungen.*

**Daten**

16.–18. Dezember 2013 (Kurs 37)

**Kosten**

CHF 900.– exkl. Verpflegung

**Diesen Kurs bitte direkt buchen****über:**

Sekretariat Dienstleistungen/Feuer-

löschboot, Frau Sandra Baumgartner-Gruber, Kornhausgasse 18, Postfach, CH-4003 Basel, sandra.baumgartner@jsd.bs.ch, www.rettung.bs.ch

## UKW-Rheinfunkerkurs in Basel-Birsfelden

*UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtsfunk*

Die Lernunterlagen werden ca. einen Monat vor Kursbeginn zugestellt. Kursziel ist es, die direkt an den Kurs stattfindende Prüfung (Dauer 50 Minuten) zu bestehen. Das UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtsfunk (UBI) ist international gültig und ist die unabdingbare Voraussetzung für die Nutzung von Schiffsfunkanlagen auf dem Rhein und den Binnenwasserstrassen in Europa.

Unterkunft und Kurs werden in Basel-Birsfelden sein.

**Daten**

**Samstag – Montag, 11.–13. Januar 2014**  
 BAKOM-Prüfung direkt am Montagmorgen

**Es sind noch einige Plätze frei!****Kosten**

CHF 660.–, Zuschlag für Nichtmitglieder CHF 50.–  
 Inbegriffen: Kursunterlagen, Übernachtungen mit Frühstück, Mittagessen und Kaffee, Prüfungsgebühr. – Es besteht auch die Möglichkeit, ohne ÜF den Kurs zu besuchen.

## PC-Navigo Kurs

*An einem eintägigen Kurs auf dem Schiff RIA (www.surli.ch) lernen Sie das Planen von Reisen und fahren mit der GPS gesteuerten Navigationssoftware PC-Navigo.*

*Die vielen Tipps und Tricks in der Handhabung wie auch Zusatzmaterial, das am Kurs abgegeben wird, ermöglichen einen einfachen Einstieg in die Praxis der elektronischen Routenplanung und Navigation.*

Folgende Themenbereiche sind vorgesehen: Theoretische Grundlagen für

Programminstallation, Bedeutungen von Symbolleiste, Menüs, Befehlen; Planung mit PC-Navigo; Schiffsdefinition in der Flottenliste, Planung von kurzen und längeren Reisen, Navigieren mit PC-Navigo; der Navigationsmodus und weitere Bildschirminformationen. Fahren mit PC-Navigo; Tipps und Tricks und vieles mehr. Workshop-Praxis abgestimmt auf die Teilnehmenden; Planung der eigenen Reise auf dem Notebook; Reiseplanung anhand eines Übungsbeispiels; für Teilnehmende ohne Notebook besteht die Möglichkeit das Übungsbeispiel mit der Kursleitung durchzuarbeiten.

**Daten**

Die Kursdaten für 2014 folgen demnächst auf unserer Homepage

**Kosten**

inkl. Kursmaterial und Pausengetränke  
 Mitglieder CHF 180.–, Nichtmitglieder CHF 240.–

**Anmeldung/Infos für diesen Kurs**

Bitte direkt an: Urs Saurenmann, Relais Nautique, Bateau RIA, FR-68210 Wolfersdorf, T +33-6-42-12-18-26.  
 Bitte Anfragen immer an: ria@surli.ch

## Anmeldungen und Auskünfte

.....  
 Holger Kermer, Hölderlinstr. 23, 9008 St.Gallen  
 M +41 79 642 59 51 oder T +41 71 245 56 37  
 holger.kermer@ssk-cse.ch  
 .....



Zuverlässige,  
transparente  
**Sicherheit**



**LINDEMANN**  
MARINE

Immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel  
mit der neuen Wassersportversicherung **BELMARINE**.  
Verlangen Sie eine unverbindliche Offerte!

**SSK-Mitglieder wenden sich direkt an Corinne Lindemann.**

**LINDEMANN VERSICHERUNGEN GMBH** | Markthalle Altenrhein | CH-9422 Staad  
Tel. +41 (0)71 855 81 81 | Fax +41 (0)71 855 42 79 | info@lindemann-versicherung.ch

[lindemann-versicherung.ch](http://lindemann-versicherung.ch)

**MT MARINE TECHNIK AG**  
**H. Dirnberger**

*Bootsmotoren*

**Verkauf, Service, Reparaturen,  
technisches Zubehör und Motorenkurse**

Bächastrasse 69, 8806 Bäch  
Telefon 044 784 77 42 / 079 209 77 42  
info@bootsmotoren.ch / www.bootsmotoren.ch

**Bootsverkauf & Kaufcharter-Angebote**

- Gebrauchte und neue Boote
- Geld verdienen mit dem eigenen Boot

**Bootsverkauf,  
Werft und Marina  
in Niderviller am  
Rhein-Marne-Kanal**



mein-boot.eu – powered by ...



KUHLE-TOURS GmbH, Hafendorf Müritz, 17248 Rechlin  
Gratis-Tel. aus der Schweiz: 0800-5631 25, info@kuhnle-tours.ch, kuhnle-tours.ch



## Werden Sie jetzt SSK-CSE-Mitglied

### Beitrittsformular

- Ich möchte SSK-CSE-Einzelmitglied werden (Einzelmitglied pro Jahr CHF 120.–)  
 Wir möchten SSK-CSE-Paarmitglied werden (Paarmitglieder pro Jahr CHF 150.–)

Abonnement Schleusenschiffer ist in den Mitgliederbeiträgen inbegriffen.

Frau  Herr

Name\*

Vorname\*

Geburtsdatum

nur interner Gebrauch

Mobiltelefon

E-Mail\*

Korrespondenzadresse

Adresse\*

Adresszusatz

PLZ\*

Ort\*

Land

Korrespondenzadresse

\*=Pflichtfelder

Tel. Festnetz

Webseite

Schiffsname

Heimathaften

**Die gemachten Angaben werden auszugsweise auf der Mitgliederliste publiziert. Die Mitgliederliste wird nur den Klubmitgliedern zugänglich gemacht.**

#### Regiozuteilung

Mitglieder sind einer Regio zugeteilt. Im Normalfall ist das die Regio, in welcher ihr Wohnort liegt. Abweichende Zuordnungen können gewünscht werden.

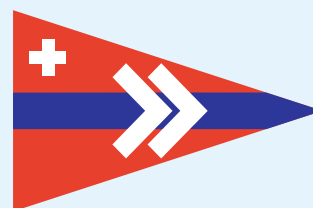
Gewünschte Regiozuteilung

#### Klubstander

Mitglieder erhalten einen Klubstander.

Gewünschte Grösse

- 63x33 cm  45x22 cm



**Postadresse** SSK-CSE, Andrej Jäger, Chilemattweg 10, 5316 Leuggern

**Mail** kassier@ssk-cse.ch oder **T** 056 245 06 59

## SSK-CSE-Organe

### Klub-Vorstand



**Präsident**  
Res Diem  
Trottenstrasse 8,  
8542 Wiesendangen  
T 052 337 22 14  
res.diem@ssk-cse.ch



**Vizepräsident  
Sekretariat**  
Roland Häne  
Bahnhofstrasse 13  
9402 Mörschwil  
T 071 278 45 24  
roland.haene@ssk-cse.ch



**Kassier**  
Andrej Jäger  
Chilemattweg 10  
5316 Leuggern  
T 056 245 06 59  
kassier@ssk-cse.ch



**Redaktorin**  
Monika Martiny  
Route du Lac 404  
1787 Mur (Vully) VD  
T 031 925 25 74  
M 079 622 54 89  
monika.martiny@ssk-cse.ch



**Beisitzer**  
Tony Schlaeppli  
Hasenweg 7  
4410 Liestal  
M 079 656 78 08  
tony.schlaeppli@ssk-cse.ch

### Redaktionsschluss Erscheinung

Nr. 1	31. Dezember	Ende Januar
Nr. 2	15. März	Mitte April
Nr. 3	31. Mai	Ende Juni
Nr. 4	15. Oktober	Ende November

### Regionen

**Bern** Stephan Steiner  
Steinerstrasse 45, 3006 Bern  
T 031 352 79 29, stephan.steiner@ssk-cse.ch

**Bern** Erika Prothmann  
Oberdorfstrasse 17, 4536 Attiswil  
T 032 637 33 67, erika.prothmann@ssk-cse.ch

**Bern** Werner Bauer  
Schärgummenstrasse 16, 3044 Innerberg  
T 031 829 49 00, werner.bauer@ssk-cse.ch

**Dreyländeregg** Peter Kiefer  
Therwilerstrasse 29, 4153 Rheinach/BL  
T 061 711 62 11, peter.kiefer@ssk-cse.ch

**Dreyländeregg** Paul Hasler  
Oberwilerstrasse 73, 4106 Therwil  
T 061 726 96 26, paul.hasler@ssk-cse.ch

**Ostschweiz** Arthur Bölsterli  
Gachnangerstrasse 8, 8546 Islikon  
M 076 366 54 17, arthur.boelsterli@ssk-cse.ch

**Ostschweiz** Lionella Kaiser  
Höchster Strasse 4, 9016 St.Gallen  
T 071 288 49 79, lionella.kaiser@ssk-cse.ch

**Ostschweiz** Migg Bollhalder  
Meisenweg 20, 9500 Wil  
M 079 407 22 33, migg.bollhalder@ssk-cse.ch

**Zürich** Res Diem  
Trottenstrasse 8, 8542 Wiesendangen  
T 052 337 22 14, res.diem@ssk-cse.ch

**Zürich** Bea Zurbuchen  
Untere Bahnhofstrasse 11, 8340 Hinwil  
bea.zurbuchen@ssk-cse.ch

**Zürich** Jürg Allenspach  
Wurzerstrasse 5a, 8421 Dättlikon  
juerg.allenspach@ssk-cse.ch

### Inserate

Grösse		CHF	EUR
1/1 Seite	182 × 264 mm	375.–	300.–
1/2 Seite quer	182 × 130 mm	262.–	210.–
1/2 Seite hoch	89 × 264 mm	262.–	210.–
1/3 Seite quer	182 × 85 mm	198.–	160.–
1/3 Seite hoch	53 × 264 mm	198.–	160.–
1/4 Seite quer	182 × 63 mm	172.–	140.–
1/4 Seite hoch	89 × 130 mm	172.–	140.–
1/8 Seite quer	89 × 63 mm	127.–	100.–

Rabatte	
2maliges Erscheinen	5%
4maliges Erscheinen	10%
SSK-CSE-Mitglieder zusätzlich	15%

**Inserateverantwortlicher**  
Norbert Marquart  
Golfpanorama 10, 8564 Lipperswil  
M 079 679 45 73, norbert.marquart@ssk-cse.ch

### Abonnementspreis

4 Ausgaben inkl. Porto Schweiz pro Jahr	CHF 38.–
4 Ausgaben inkl. Porto Ausland pro Jahr	CHF 48.–



### Schiffspreise

Das Schicksal hat uns in jungen Jahren einst nach Australien verschlagen. Unser ganzes Geld betrug 80 Dollar pro Tag für zwei Personen – da spielte der Tarif für das Mietauto eine entscheidende Rolle. Das billigste Auto, das wir fanden, rupfte uns mit 29 Dollar pro Tag, noch billiger wäre es nur noch bei «Rent a Wreck» («Miete ein Wrack») gewesen, aber mit diesen Autos hätte man Sydney nicht mehr verlassen dürfen. Weshalb waren die Tarife dieser Vermieter so tief? Weil die Autos so alt waren, dass abenteuerliche Pannenerlebnisse à discrétion im Preis inbegriffen waren.

Was das mit Schiffen zu tun hat? Viel! Bis vor kurzem galt beim Kauf eines neuen Schiffes die Regel, dass dieses nach zehn oder fünfzehn Jahren zum Neupreis wieder verkäuflich war, weil die neuen Neupreise in der Zwischenzeit so stark gestiegen waren. Beim Kauf eines gebrauchten Schiffes, gab es diese Regel sonderbarerweise nicht, da war sich jeder bewusst, dass er beim Verkauf Federn lassen musste.

Womit wir beim Schiffsparadoxon der Moderne angelangt wären. Wer ein Schiff in seinen neuen und besten Jahren fuhr, kam ungeschoren davon und überliess den Abschreiber dem Nachbesitzer, der ein altes und pannenanfälliges Schiff in dessen zweiter Jugend fuhr – also genau das Gegenteil von dem, was bei Autovermietern praktiziert wurde.

Die Wirtschaftskrise hat mit diesen Zuständen allerdings aufgeräumt. Es gibt heute nur noch wenige Verkaufswillige, die ihren Stolz zum damaligen Neupreis anbieten und sich wundern, wo die grosse Nachfrage bleibt.

Res Diem

Port de Plaisance  
21170 Saint Jean de Losne  
France

Tel: +33 380 392 300  
Fax: +33 380 290 467  
www.h2ofrance.com

# H2O

les spécialistes du fluvial

## H2O

Das sind mehr als 20 Mitarbeiter die aus ihrer Begeisterung für Boote und die Binnenschifffahrt bei uns professionelle Arbeit leisten.

## Unser Hafen

H2O ist ein Teil des grössten Binnenschifffahrtshafen von Frankreich. Alle unsere Pontons sind mit Elektrisch, Wasser und Anschlüssen für ADSL, WiFi ausgerüstet. Mit einem Hafenplatz bei uns sind Sie gut aufgehoben. Wie bieten Ihnen ein breites Band an Service und Dienstleistungen.

## Verkauf von Booten

An unserem Verkaufssteiger von 144 Meter Länge präsentieren wir Ihnen permanent eine grosse Auswahl von Fluss- und Seeschiffen. Darunter auch für die Bewohnung umgebaute Penichen. Mit der Vertretung von Linssen Yachts bieten wir Ihnen auch Neubauten dieser renommierten holländischen Werft an.

Wir verkaufen gerne auch Ihr Boot. Wir kümmern uns um den gesamten Verkaufsvorgang, inkl. Werbung in den wichtigsten Bootszeitschriften und auf unserer Website, auch beraten wir Sie in Sachen Schiffspapiere, Eigentumsübertragung und Finanzierung.

## Unser Zubehörladen

Hier finden Sie alles was Sie für den Ausbau und den Unterhalt Ihres Schiffes benötigen. Wir haben die Vertretungen von Vetus, Mastervolt, Volkswagen Marine, Plastimo, Elektrolux und dem Bugschraubenspezialist Cupa.



## Die Werkstätten von H2O

In unseren Werkstätten sind die Spezialisten für Hydraulik, Elektrisch, mechanische Arbeiten und Motorisation, für den Aus- und Umbau, sowie für Arbeiten an der Schale, wie Sandstrahlen und Malerarbeiten, tätig. Unser Bootshebewagen kann Schiffe bis 23 Meter Länge und 47 Tonnen Gewicht aufnehmen.

## Bootsvermietung

Wir buchen für Sie europaweit Mietboote oder Hotelschiffe. Besuchen Sie unsere Web-site: [www.wasserwege.com](http://www.wasserwege.com).



**CUPA**  
boegschroeven

LINSSEN  YACHTS  
STREEKVAAR  
We verkopen de mooiste schepen!

VOLKSWAGEN  marine

 Electrolux

 MASTERVOLT  
ALTERNATOR EN BATTERIJ

- *Coelan und Epifanes Bootslacke*
- *VC-17 Antifouling, Pinsel, Roller*
- *West System Epoxydharze*
- *Polyesterharze, Gelcoats,*
- *alles was Sie für Ihr Boot brauchen*



**R&G**

**COELAN**  
FLÜSSIGKUNSTSTOFFE

**EPIFANES**

**WEST SYSTEM**

**MOMENTIVE**

**suter-kunststoffe ag**  
**swiss-composite.ch**

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61  
[www.swiss-composite.ch](http://www.swiss-composite.ch) [info@swiss-composite.ch](mailto:info@swiss-composite.ch)



